Ersatzberechtigte und Ersatzverpflichtete bei Automobilunfällen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Walther Brauer
Referendar in Bremen.

Druck von Robert Noske, Borna-Leipzig
Großbetrieb für Dissertationsdruck
1915.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546828_0061

Meinen lieben Eltern

gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	I. Einleitung	1
	II. Ersatzberechtigte.	
§ 2.	1. Verletzter	9
§ 3.	2. Unterhaltsberechtigter	10
§ 4.	3. Träger der Beerdigungskosten	18
§ 5.	4. Sonstige Berechtigte	20
§ 6.	5. Ersatzansprüche der im § 8 KFG. genannten Personen	22
§ 7.	6. Berechtigte außerhalb des Kraftfahrzeuggesetzes	28
§ 8.	7. Mehrheit von Ersatzberechtigten	29
	III. Ersatzverpflichtete.	
§ 9.	1. Halter	43
§ 10.	2. Eigenmächtiger Benutzer	51
§ 11.	3. Führer	57
§ 12.	4. Sonstige Ersatzpflichtige	61
	5. Mehrheit von Ersatzverpflichteten.	
§ 13.	a) Gemeinsame Regeln	63
§ 14.	b) Einzelfälle	85
§ 15.	c) Mitverpflichtete, nicht Gesamtschuldner	96
§ 16.	6. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten	99

Literaturverzeichnis.

Automobilwelt (Zeitschrift). Berlin.

Autorecht (Zeitschrift). Berlin.

Bittermann, Weitz, Schmid, Lehrbuch des Automobilrechts. Berlin 1912.

Czermak, Gesetze und Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Kgl. Bayr. Automobilklub, München). Berlin 1912.

v. Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Breslau 1909.

Eger, Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart und Leipzig 1911.

Eger, Reichshaftpflichtgesetz. Hannover 1906.

Gordan, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München 1906.

Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Leipzig 1909.

Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.

Isaac, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1910.

Isaac, Das Recht des Automobils. Berlin 1907.

Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.

Krause, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Hannover 1909.

Kröner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1907.

Neukirch-Rosenmayer, Kommentar zum Automobilgesetz. Halle 1910.

Oberländer, Aus dem Automobilrecht. Berlin 1914.

Schmid-Wagner, Automobilgesetz. Stuttgart 1909.

Waldeck, über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1910.

Weitz, Das geltende Automobilrecht. Berlin 1911.

I. Einleitung.

§ 1.

Am 31. 1. 1914 ist dem Reichstag ein Gesetzentwurf zur Beratung und Beschlußnahme vorgelegt worden, der sich mit dem Luftverkehrsrecht beschäftigt; der Entwurf ist dem Kraftfahrzeuggesetz nachgebildet, sowohl nach der äußeren Einteilung wie nach seinem Inhalt; auch hier müssen die Fahrzeuge behördlich zugelassen sein und die Führer eine Prüfung ablegen, wenn sie außerhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führen wollen. Auch die genauere Regelung der Haftpflicht ist bis zu Einzelheiten der der Kraftfahrzeugshaftpflicht gleich; beispielsweise soll die Haftpflicht sich nicht erstrecken auf die beim Betrieb tätigen Personen oder diejenigen Personen und Sachen, die durch das Flugfahrzeug befördert werden; für die Haftsumme soll eine Höchstgrenze festgesetzt werden im Betrage von 50 000 Mk. bei Tötung oder Körperverletzung „eines" Menschen, von 150 000 Mk. bei der „mehrerer" Menschen, von 10 000 Mk. bei Beschädigung von einer oder mehreren Sachen usw. Aber der Entwurf bringt doch eine ganz erhebliche Änderung bei der Frage: Wofür hat der Flugzeughalter zu haften?

Als die Eisenbahnen aufkamen, entschloß man sich dazu, sie einer sehr strengen Haftpflicht zu unterwerfen, weil sie eine Fülle von Gefahren in den Verkehr brachten, gegen die sich das Publikum nicht oder nur unvollkommen schützen konnte; man sagte, daß diese Gefährdung von Leben, Gesundheit und Eigentum sicherlich verboten worden wäre, wenn nicht Gründe des Kulturfortschritts ihre Zulassung gefordert hätten; wer aber einen solchen Betrieb einführt, von dem er weiß, daß auch bei der größten Sorgfalt die damit verbundenen Gefahren nicht beseitigt werden können, der

hat auch den entstehenden Schaden zu ersetzen. Diese Kosten stehen als Passiva den Vorteilen, die allein der Unternehmer aus dem Betrieb zieht, gegenüber; und so bestimmte der § 25 des preuß. Eisenbahngesetzes von 1883:

> Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Nachweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist.

Zunächst kann sich also der Verletzte stets an die Eisenbahn halten, und diese hat zu beweisen, daß entweder der Verletzte sich selbst den Schaden vorsätzlich oder fahrlässig zugezogen hat, oder daß höhere Gewalt vorliegt. Damit diese gegeben ist, müßte der Zufall zunächst ein unabwendbarer sein, d. h. nicht etwa, daß das Ereignis nicht abgewendet werden kann von irgendeinem Menschen zu irgendeiner Zeit, was ja praktisch überhaupt nicht feststellbar wäre, sondern daß das Ereignis selber oder doch seine schädigenden Folgen durch die „vernünftigerweise" überhaupt nur möglichen Schutzvorrichtungen nicht abgewendet werden kann. Und sodann müßte der Unfall ein äußerer sein, d. h. das Ereignis müßte von außen hinzutreten, es dürfte nicht innerhalb des Gefahrenkreises liegen, der unvermeidlich mit dem Eisenbahnbetriebe verbunden ist, der diesem eigentümlich ist. Das Gesetz sagt:

> Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als solcher, von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu beachten.

Indem die Rechtsprechung diesen Gefahrenkreis sehr weit ausdehnte, schränkte sie die Möglichkeit, sich auf höhere Gewalt zu berufen, fast ganz ein. Wie man sieht, ist die Haftung eine sehr strenge; vor allem spielt es keine Rolle, ob die Eisenbahn ihrerseits schuldhaft gehandelt hat oder nicht.

Dieser Gedanke, daß die für Unfälle zu leistende Entschädigung als Teil der Betriebslasten gelten und daher allein durch die Unternehmer aufgebracht werden muß, ist zum Schutze des Betriebspersonals durchgeführt in der Unfallversicherung. Vorher

hatten die verletzten Arbeiter Ersatz ihres Schadens nur nach § 2 des HaftpflG. von 1871 verlangen können, der also lautet:

> Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei oder eine Fabrik betreibt, haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person *durch ein Verschulden* in Ausführung der Dienstvorrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.

Der Arbeiter müßte danach dem Unternehmer nachweisen, daß eine zur Leitung bestimmte Person *schuldhaft*, d. h. vorsätzlich oder fahrlässig, den Schaden verursacht hat; vor allem die Feststellung, ob fahrlässig gehandelt sei, war bei der Fülle der Lebenserscheinungen oft ungeheuer schwer, ja unmöglich. Diese Untersuchungen sind heute nach der Unfallversicherungsgesetzgebung in Fortfall gekommen. Nach jedem Unfall hat der Arbeiter bezw. seine Familie einen Ersatzanspruch gegen die Genossenschaft der Arbeitgeber, und von diesen allein werden die Kosten dafür aufgebracht, ohne daß die Genossenschaft sich darauf berufen könnte, der Unternehmer habe auch schuldlos gehandelt.

Eine weitere Sonderregelung für einen gefährdenden Betrieb brachte dann im Jahre 1909 das Kraftfahrzeuggesetz, das im § 7 Abs. 1 wieder bestimmte, daß der Fahrzeughalter für allen durch Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung entstandenen Schaden aufzukommen habe, ohne daß der Verletzte erst nachzuweisen brauchte, daß den Halter oder seine Mannschaft ein Verschulden träfe; darüber aber, wann der Halter durch Nachweis gewisser Tatsachen sich von der Haftpflicht befreien könne, vor allem, welche Tatsachen befreiend wirken sollten, entbrannte ein heißer Kampf. Der 1. Entwurf lautete:

> Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist,

entspricht also genau der strengen Haftpflicht der Eisenbahn ohne Rücksicht auf ein Verschulden des Halters. Im scharfen Gegensatz hierzu stand ein von dem Berliner Rechtsanwalt Dr. *Isaac* im

Auftrage des Kaiserlichen Automobilklubs ausgearbeiteter Gegenentwurf, nach dem die Haftpflicht ausgeschlossen sein sollte, wenn

> der Schaden weder auf Betriebsfehler oder auf Betriebsstörungen, noch auf ein Verschulden des Fahrzeughalters (oder der Mannschaft) zurückzuführen ist.

Hier sind also zwei Gedanken miteinander vermengt: Ist der Unfall auf Betriebsfehler oder -störungen zurückzuführen, so nützt dem Halter auch der Nachweis eigener Schuldlosigkeit nichts; aber abgesehen davon kann er sich auf seine eigene Schuldlosigkeit mit Erfolg berufen. Man sieht, der Grundgedanke, daß der Halter für die durch ihn in den Verkehr gebrachten Gefahren allein zu haften hat (Gefährdungsprinzip), daß die Ersatzkosten zu den Betriebskosten gehören, ist nicht mehr rein durchgeführt; für Güte und Funktionieren des Materials bleibt er aufrechterhalten; im übrigen wird er aufgegeben und durch das Prinzip der Verschuldung ersetzt: wird jemand verletzt und trifft den Verletzenden irgendwelche Schuld daran, so kann man von ihm den Schaden ersetzt vellangen; wenn aber nicht, so ist der Unfall persönliches Pech des Verletzten, und dieser hat sich allein damit abzufinden. Auf einem Kompromiß beider Ansichten beruht die jetzige Fassung:

> Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Danach ist die Haftpflicht ausgeschlossen unter den beiden Voraussetzungen:

1. daß der Unfall nicht auf einem Fehler des Materials oder des Funktionierens beruht, und
2. entweder a) durch ein unabwendbares Ereignis herbeigeführt ist

oder b) durch das Verhalten des Verletzten usw., hierbei auch den Halter und Führer des Kraftfahrzeugs kein Verschulden trifft.

Die Fassung ist sehr kompliziert und nicht glücklich; will also der Automobilhalter sich unter Nachweis seiner „Schuldlosigkeit" von der Haftpflicht befreien, so muß er dazu nachweisen, zunächst, daß weder Materialfehler noch Betriebsstörungen vorgelegen haben, und sodann, daß der Unfall auf das Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist. Die Berufung auf eigene Schuldlosigkeit ist daher sehr erschwert, aber immerhin doch möglich. — Im übrigen kann der Fahrzeughalter nur geltend machen, daß der Unfall auf einem unabwendbaren Ereignis beruht und nicht durch mangelhaftes Material oder Funktionieren verursacht ist; diese Regelung ist im Verhältnis zur Haftpflicht der Eisenbahn für den Kraftfahrzeughalter wesentlich milder. Denn während höhere Gewalt, wie wir oben gesehen haben, nur dann anzunehmen ist, wenn der Unfall durch ein unabwendbares „äußeres" Ereignis verursacht ist, also nie, wenn er geschieht „innerhalb" des Gefahrenkreises dieses besonderen Betriebes, braucht beim Kraftfahrzeughalter nur ein unabwendbares Ereignis vorzuliegen. Das Erfordernis, daß es nicht innerhalb des Gefahrenkreises liegen darf, ist dahin zusammengeschrumpft, daß nicht ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch ein Versagen seiner Verrichtungen vorliegen darf. Aber auch hier werden wir an das Prinzip der Verschuldung erinnert; denn ein unabwendbares Ereignis ist dasjenige, das allgemein weder selber noch in seinen Folgen durch die vernünftigerweise immerhin mögliche Sorgfalt abgewandt werden kann (s. RG. Bd. 21 S. 14 f.). Hier ist wieder der Begriff der Sorgfalt vorhanden, wenn auch schärfer gefaßt dadurch, daß es nicht ankommt auf die Sorgfalt im gegebenen Augenblick, sondern auf die ganz allgemein mögliche Sorgfalt. Wenn daher ein Mitglied des Reichstages sagte, die jetzige Fassung sei nur dem Wortlaut nach von dem Gegenentwurf verschieden, in der Wirkung stehe sie ihm gleich, so ist das wohl etwas einseitig ausgedrückt, entbehrt aber doch nicht einer gewissen Berechtigung. Jedenfalls ist der Kraftfahrzeughalter in den vielen Fällen,

die zwar innerhalb des Gefahrenkreises des Automobilbetriebes liegen, aber doch nicht abgewendet werden konnten, von einer Haftpflicht frei, wenn es sich nicht gerade um Fehler in der Beschaffenheit oder Versagen der Verrichtungen handelt. Z. B. wenn der Chauffeur plötzlich einen Schwindelanfall bekommt und das Fahrzeug nicht mehr lenkt, so ist der Unfall sicher innerhalb des Gefahrenkreises des Kraftfahrzeugbetriebes entstanden, aber abzuwenden war er doch nicht, denn man kann vernünftigerweise vom Automobilhalter nicht verlangen, daß er einen zweiten Chauffeur daneben setzt, um in solchen Fällen einspringen zu können. Und daß ein solcher Schwindelanfall ein Versagen der Verrichtungen des Automobils sei, wie der Kommentar von Eger (S. 141) behauptet, ist wohl etwas kühn, selbst wenn er sagt, daß das zweifellos sei.

Schon manche Bestrebungen gingen dahin, eine verschärfte Haftung ganz allgemein für alle mit besonderen Gefahren verbundenen Betriebe einzuführen. Doch scheiterte der Vorschlag immer an der Schwierigkeit festzustellen, welche Betriebe das sind. So beschränkte man sich darauf, für einzelne offenbar gefährliche Betriebe weiterhin eine Sondergesetzgebung einzuführen; verlangt wurde sie in letzter Zeit für elektrische Starkstromanlagen und Luftfahrzeuge. Für letztere liegt nun der Entwurf vor, der besonders wegen der zutage getretenen Entwicklung der Haftpflicht interessiert. Von den beiden Prinzipien, nämlich daß der Halter allen Schaden tragen muß, weil er die Gefahr in den Verkehr gebracht hat (Gefährdungsprinzip), und dem andern, daß er nur zu haften hat, wenn ihn ein Verschulden trifft (Verschuldungsprinzip), hat das zweite wieder einen bemerkenswerten Vorstoß gemacht. Der § 15 des Entw. lautet:

> Wird bei dem Betriebe eines Luftfahrzeugs, das zur Aufnahme von Menschen bestimmt ist, jemand getötet oder sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall weder durch Verschulden des Fahrzeughalters oder einer bei dem Betriebe beschäftigten Person noch durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein Versagen seiner Vorrichtungen verursacht worden ist.

Das ist ein beinahe völliger Sieg des Verschuldungsprinzips: während von der höheren Gewalt des Eisenbahnbetriebs, dem „unabwendbaren" „äußeren" Zufall, im Kraftfahrzeuggesetz das „äußere" gefallen ist, fällt hier das „unabwendbare Ereignis". Der ganze Begriff ist in langsamer, systematischer Entwicklung aufgegeben und durch den Begriff der Verschuldung ersetzt. Nur aus der einen Stelle, der Haftung für Güte und Funktionieren des Materials, schaut noch der alte Grundsatz hervor, daß der Halter auch dann zu haften hat, wenn ihn kein Verschulden trifft; doch ist bei dem vorzüglichen Stande unserer Technik die Ausnahme wohl keine große.

Ist nun also, wie wir eben gesehen haben, in den Haftpflichtbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes das Verschuldungsprinzip vorhanden, so doch in gänzlich anderer Weise, als sonst regelmäßig außerkontraktliche Verbindlichkeiten entstehen. Nach den §§ 823 f. BGB., die als die Hauptfälle der unerlaubten Handlungen anzusehen sind, gehört ein positives Verschulden zu den Voraussetzungen des Anspruchs, nach dem Kraftfahrzeuggesetz garnicht. Bei einem Automobilunfall *kann* ein Nichtverschulden dazu führen, den nach § 7 Abs. 1 geltend gemachten Anspruch zu entkräften. Die Haftpflichtbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes beruhen daher auch nicht auf einem vermuteten Verschulden, wie etwa die Haftpflicht des Geschäftsherrn für den Verrichtungsgehilfen, des Aufsichtspflichtigen für den zu Beaufsichtigenden, des Tierhalters eines Haustieres für das Tier. Denn einmal ist in diesen Fällen der Verschuldungsbegriff ein anderer, da sie nur für die im Verkehr erforderliche Sorgfalt einzustehen haben (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB.), während der Kraftfahrzeughalter für die vernünftigerweise immerhin mögliche Sorgfalt bezw. für jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt.[1]) Und sodann gibt

---

[1]) Das Kraftfahrzeuggesetz faßt diese letztere, wie das Wort „insbesondere" erkennen läßt, als Beispiel der ersteren auf, obwohl doch die erstere diejenige ist, die *ganz allgemein* vernünftigerweise nur gefordert werden kann, während die letztere die im konkreten Fall aufs höchste angespannte Sorgfalt ist. Doch geschah das wohl nur zur redaktionellen Vereinfachung, wie man ja auch aus der Fassung: ein Ereignis „gilt als" unabwendbar, entnehmen kann; an sich ist beides etwas Verschiedenes, und daher auch oben getrennt.

es ja im Kraftfahrzeuggesetz Fälle, wo der Halter trotz des Nachweises seines Nichtverschuldens haftet (so daß es also sehr wohl möglich ist, daß der Halter wegen desselben Unfalls im strafrechtlichen Verfahren freigesprochen, im zivilrechtlichen jedoch verurteilt wird; beides hat nichts miteinander zu tun, so daß daher von dem einen auch nicht auf das andere geschlossen werden kann). Beruht daher der Anspruch aus dem Kraftfahrzeuggesetz auch rein auf Gesetz, so ist damit doch noch nicht gesagt, daß er nicht ein Anspruch aus „unerlaubter Handlung" sein kann. Denn auch im Bürgerlichen Gesetzbuch haben wir Ansprüche, die unabhängig vom Verschulden stehen und doch zu denen aus unerlaubter Handlung gehören; das ergibt sich klar, ganz abgesehen von der Einreihung unter den 25. Titel, aus dem § 840 Abs. 1, der ausdrücklich für die Haftung aus Wildschäden einen Vorbehalt macht, den Wildschaden daher auch unter die „aus einer unerlaubten Handlung entstandenen Schäden" rechnet. Es ist nicht einzusehen, warum nicht auch Ansprüche aus anderen Gesetzen als dem Bürgerlichen Gesetzbuch hierunter zu rechnen sein sollen, die auch auf dem Grundsatz der Gefährdungshaftung beruhen; meistens werden daher auch die Ansprüche gegen die Eisenbahn nach dem Haftpflichtgesetz als solche anerkannt. Dasselbe hat für das Kraftfahrzeuggesetz zu gelten. Die Folge ist, daß auch die übrigen Bestimmungen über unerlaubte Handlungen, besonders der § 840, anzuwenden sind, soweit nicht das Kraftfahrzeuggesetz selbst Ausnahmen davon macht.[1]) Aus dem § 20 KfG. ist nicht das Gegenteil zu entnehmen, zumal da ja auch § 20 über § 32 ZPO. hinausgeht.

---

[1]) Ebenso Isaac S. 151; Hoepfel S. 82 (allerdings mit der Einschränkung, daß im eigentlichen juristischen Sinn eine Deliktsobligation nicht vorliegt, im Anschluß an RG. Bd. 60 S. 300); Waldeck S. 29. Anders A. Eger S. 115; Krause S. 62.

II. Ersatzberechtigte.

§ 2.

1. Verletzter.

An erster Stelle unter denjenigen, die Haftpflichtansprüche aus Automobilunfällen herleiten können, steht der Verletzte. Wer der Verletzte ist, ist im Gesetz nicht gesagt, also unter Zugrundelegung der übrigen Gesetzgebung zu bestimmen. Vor allem darf der Begriff, da das Kraftfahrzeuggesetz eine lex specialis gegenüber dem Bürgerlichen Gesetzbuch ist, nicht ausgedehnt werden über die Bestimmung, die er in den §§ 823 f. BGB. gefunden hat, da sonst eine nicht beabsichtigte Verschärfung der Haftung herbeigeführt würde. Eine Einschränkung hat er durch das Gesetz selber, da es sich ja um Unfälle im Automobilbetrieb handelt, naturgemäß dadurch gefunden, daß die Tötung eines Menschen, die Verletzung von Körper oder Gesundheit eines Menschen oder eine Sachbeschädigung vorliegen muß. Bei Tötung oder Körperverletzung ist Verletzter nur derjenige, der den Tod bezw. die Verletzung erlitten hat; alle andern, die vielleicht auch noch einen Schaden erlitten haben, sind nicht Verletzte und daher auch nicht schadensersatzberechtigt, soweit sie nicht nach Sonderbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes oder anderer Gesetze Ansprüche geltend machen können. Jedenfalls ist für das Kraftfahrzeuggesetz der Kreis der Verletzten hiermit erschöpfend bestimmt. Bei Sachunfällen hat der Ersatzberechtigte dann den zugefügten Schaden zu ersetzen, wenn er „das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines Andern widerrechtlich verletzt". Als solches Recht kann jedes Recht an der Sache in Betracht kommen, nicht jedoch ein Recht an einer Forderung. Es ist unbestritten, daß zu den ersatzberechtigten Verletzten auch der Besitzer gehört, sei es nun auf

Grund des § 823 Abs. 1 oder 2. Auf Grund des Besitzes ist der Ehemann geschützt, wenn Sachen aus dem eingebrachten Gut der Frau beschädigt werden (§ 1373 BGB.). Das gleiche gilt für das der Nutznießung des Vaters unterliegende Kindesvermögen, solange ihm daran die Verwaltung zusteht (§ 1627 BGB.; Staudinger 3./4. Aufl. Vorbem. § 1638, 3d; Komm. d. RGRäte 2. Aufl. § 868, 3). Wie es also sehr wohl möglich ist, daß man einen Schaden ersetzt verlangen kann, den einem das eigene Automobil zugefügt hat (z. B. Eigentümer und Halter sind verschiedene Personen), so ist es auch möglich, daß man Schaden zu ersetzen hat für Beschädigung seiner eigenen Sache (z. B. dem dinglich Berechtigten, dem Besitzer, Miteigentümer); es braucht sich nicht um eine fremde Sache zu handeln. Da Rechte an einer herrenlosen Sache (besonders wilde Tiere kommen hier in Betracht) wohl kaum vorkommen, wird auch ein Verletzter meistens nicht da sein; höchstens das ausschließliche Aneignungsrecht eines andern, das zu den „sonstigen Rechten" des § 823 gehört, käme hier in Betracht; Isaac (S. 96) will ein solches Aneignungsrecht als bestehend nur anerkennen, wenn die Aneignung nach den Umständen mit Sicherheit als unmittelbar bevorstehend erwartet werden konnte, z. B. das Wild schon angeschossen war und mit Sicherheit in die Gewalt der Verfolger gelangt wäre. Auf Grund des § 958 Abs. 2 ist ein Besitz an einer herrenlosen Sache sehr wohl möglich; der Besitzer könnte daher, nur unter Berufung auf seinen Besitz, Verletzter sein. — Jedoch gehört zu den Verletzten nicht der nur obligatorisch Berechtigte, der nicht im Besitz der Sache ist. Es ist dem Reichsgericht (RG. Bd. 57 S. 354) zuzustimmen, daß es überhaupt an der rechtlichen Beziehung zwischen dem obligatorisch Berechtigten und dem Schädigenden fehlt. Eine solche besteht nur zwischen dem obligatorisch Berechtigten und Verpflichteten.

§ 3.

2. Unterhaltsberechtigter.

Neben dem Verletzten sind ersatzberechtigt alle diejenigen, denen durch den Tod des Verletzten das Recht auf Unterhalt entzogen ist. Der § 10 Abs. 2 KFG. bestimmt sie folgendermaßen:

Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde.

Es muß demnach eine ganze Anzahl von Voraussetzungen erfüllt sein, damit ein Unterhaltsberechtigter Schadensersatzansprüche stellen kann, nämlich:

1. Es muß ein Verhältnis zwischen dem Verletzten und Dritten bestanden haben, vermöge dessen der Verletzte dem Dritten unterhaltspflichtig war oder werden konnte.

2. Dieses Verhältnis muß zur Zeit der Verletzung bestanden haben.

3. Die bestehenden oder event. eingetretenen Unterhaltspflichten müssen durch Gesetz begründet gewesen sein.

4. Dem Dritten muß das Recht auf Unterhalt entzogen sein.

5. Es muß ihm infolge der Tötung entzogen sein.

Zunächst ergibt sich aus der Unterordnung unter den § 10, der nur von der Ersatzpflicht „im Falle der Tötung" handelt, daß auch die Unterhaltsberechtigten gegen den Ersatzpflichtigen Ansprüche nur im Falle der Tötung geltend machen können. Solange der Verletzte lebt, bestehen keine Ansprüche; rechtlich sind sie ja auch gar nicht erforderlich, da sie dann ihre Unterhaltsansprüche gegen den Verletzten geltend machen können, der ihnen in gleicher Höhe verpflichtet bleibt, da er nun allen Schaden, den er durch Aufwendungen zur Heilung, durch Vermehrung seiner Bedürfnisse und durch Einbuße an Erwerbsfähigkeit erlitten hat, gegen den Ersatzverpflichteten geltend machen kann; praktisch wird allerdings, da die Geltendmachung dieser oft zweifelhaften Ansprüche häufig mit großen Kosten verbunden ist, eine Verringerung der Unterhaltsbeträge sehr wohl eintreten können. — Sodann ergibt sich aus der Spezialisierung, daß der Kreis der Unterhaltsberechtigten hiermit erschöpfend geregelt ist. Diejenigen,

die geschädigt sind, aber nicht allen fünf Voraussetzungen genügen, können gegen den Ersatzverpflichteten keine Ersatzansprüche geltend machen. Und schließlich ergibt sich daraus, daß die Ansprüche erst mit dem Tode des Verletzten zur Entstehung gelangen, daß sie selbständige, nur auf Gesetz beruhende, in der Person des Unterhaltsberechtigten erst entstehende Ansprüche sind; der Verletzte kann darüber also keine Verfügungen treffen.

1. Dritter ist jeder, der nicht Getöteter oder derjenige ist, gegen den sich der Schadensersatzanspruch richtet; z. B. der Chauffeur, der in den Diensten des Automobilisten steht, überfährt seine eigene Frau; wird er dann später selber durch einen Automobilunfall erwerbsunfähig, so daß die Frau, wenn sie noch gelebt hätte, ihm nun Unterhalt hätte gewähren müssen, so kann er gegen den Halter Schadensersatzansprüche geltend machen; der Halter könnte sich nur dadurch befreien, daß er nachweist, er könnte gegen den Chauffeur Regreß nehmen, also diesen hätte beim Überfahren seiner Frau ein Verschulden getroffen, denn dolo malo petit qui petit quod redditurus. — Zwischen dem Getöteten und Dritten muß ein „Verhältnis" bestehen, vermöge dessen der Getötete unterhaltspflichtig hätte werden können, wenn er es noch nicht war; nur auf dieses Verhältnis kommt es an als die rechtliche Grundlage, aus der bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen eine Unterhaltspflicht entstehen kann; diese Pflicht selber braucht noch nicht begründet zu sein. Zu diesen Verhältnissen rechnet Abs. 2 Satz 2 ausdrücklich auch das Dasein eines nasciturus, der an sich als ein Dritter ja noch gar nicht besteht; er wird aber in diesem Falle wie ein schon Geborener angesehen.

2. Das Verhältnis muß zur Zeit der Verletzung bestanden haben; Verletzung ist nicht dasselbe wie das die Verletzung verursachende Ereignis, beide können vielmehr zeitlich getrennt sein, z. B. infolge des Platzens eines Reifens geht ein Pferd durch und überrennt einige Zeit später einen Menschen; dann kommt es nicht auf den Augenblick des Platzens, sondern des Überrennens an (so Isaac S. 85). Das Verhältnis darf nicht vorher gelöst sein, z. B. die Eheanfechtungsklage wird erhoben, die Scheidung wird rechtskräftig; es darf auch nicht hinterher erst entstehen, z. B. die Bestätigung der Annahme an Kindes statt erfolgt erst nach dem

Unfall (§ 1754 Abs. 1 BGB., § 67 Abs. 1 u. 2 FGG.); war jedoch der Annehmende durch den Unfall sofort getötet worden, so gilt die hinterher erst erfolgende Bestätigung als vorher erfolgt (§ 1753 Abs. 3 BGB.).[1]) Heiratet der Vater des unehelichen Kindes erst nach der Verletzung dessen Mutter, so ist das zugrunde liegende Verhältnis die uneheliche, nicht eheliche Vaterschaft, denn nach § 1719 „erlangt" das Kind erst durch die Heirat die Stellung eines ehelichen. Hoepfel (S. 218) will dasselbe annehmen, wenn das Kind erst nach der Heirat geboren wird; dem ist zuzustimmen, denn § 10 Abs. 2 Satz 2 KFG. besagt ja gerade, daß in Ansehung des zugrunde liegenden Verhältnisses ein nur erst erzeugtes Kind wie ein geborenes behandelt werden soll.

3. Der Gegensatz von gesetzlichen Verpflichtungen sind vertragliche; diese ruhen allerdings auch auf gesetzlicher Grundlage, entstehen ab nur, wenn ein entsprechender Wille der Parteien betätigt wird, während die gesetzlichen Verpflichtungen unabhängig von einem solchen Willen nur kraft Gesetzes entstehen. Nur die kraft Gesetzes entstehenden Unterhaltspflichten kommen hier in Betracht; das BGB. kennt deren mehrere, für deren Entstehung aber meistens noch einige Voraussetzungen gegeben sein müssen. Zur Vollständigkeit erwähnen manche Schriftsteller noch, daß derjenige, der nur aus Freigebigkeit oder moralischem Pflichtgefühl eines andern Unterhalt bezogen hatte, nicht zum Ersatz berechtigt ist; da handelt es sich aber überhaupt um keine Unterhaltspflicht, geschweige denn eine gesetzliche.

a) Das minderjährige unverheiratete Kind. Gefordert wird eine beschränkte Bedürftigkeit, nämlich soweit die „Einkünfte" des Vermögens und der Ertrag der Arbeit zum Unterhalt nicht reicht (§ 1602 Abs. 2 BGB.); die Eltern können ihre Unterhaltspflicht jedoch entkräften durch den Nachweis völliger Mittellosigkeit, da sie alle verfügbaren Mittel zu ihrem und der Kinder Unterhalt gleichmäßig verwenden müssen, außer sie können nachweisen, daß entweder ein anderer unterhaltspflichtiger Verwandter vorhanden ist, oder daß

---

[1]) Isaac (S. 299) will keinen Wert auf die Bestätigung legen und es vielmehr nur auf die Stellung des Antrags ankommen lassen; das widerspricht doch wohl dem § 1754 Abs. 1, der die Annahme erst mit der Bestätigung in Kraft treten läßt.

der Unterhalt des Kindes aus dem Stamme seines Vermögens bestritten werden kann (§ 1603 Abs. 2 BGB.); dann genügt der Nachweis eigener Leistungsunfähigkeit.

b) Die übrigen Verwandten gerader Linie. Gefordert wird Bedürftigkeit, § 1602 Abs. 1 BGB.; der Verpflichtete kann sich jedoch befreien durch den Nachweis eigener Leistungsunfähigkeit (§ 1603 Abs. 1 BGB.), ebenso durch den Hinweis auf einen näheren Unterhaltsverpflichteten (§§ 1606, 1608 BGB.) oder, im Fall der Leistungsunfähigkeit, eines näheren Unterhaltsberechtigten (§ 1609 BGB.).

c) Das Kind aus nichtiger Ehe, sofern nicht beide Ehegatten die Nichtigkeit der Ehe bei der Eheschließung kannten (§ 1699 BGB.). Nicht gehört hierher der Fall des § 1703, nach dem das Kind, trotzdem es nicht einmal als ehelich gilt, doch vom Vater Unterhalt wie ein eheliches verlangen kann, denn dieses Vorrecht ist nur auf Lebzeiten des Vaters gewährt.

d) Das an Kindes Statt angenommene Kind (§§ 1757, 1762 BGB.). Die leiblichen Verwandten können sich befreien durch den Hinweis auf den näher Verpflichteten (§§ 1764, 1766 BGB.).

e) Das uneheliche Kind; gefordert wird nicht Bedürftigkeit; der Verpflichtete kann sich auch nicht befreien durch den Hinweis eigener Leistungsunfähigkeit; das kann er erst, wenn er dem Kind nach dessen vollendetem 16. Lebensjahr ausnahmsweise unterhaltspflichtig bleibt (§ 1708 BGB.). Die Mutter kann sich von der Unterhaltspflicht befreien durch Hinweis auf den Vater (§ 1709 BGB.).

f) Das legitimierte Kind (§§ 1719 f., 1736 f.); im Fall der Legitimation durch Ehelichkeitserklärung kann die Mutter sich von der Unterhaltspflicht befreien durch Hinweis auf den Vater (§ 1739 BGB.).

g) Der Ehemann; gefordert wird Bedürftigkeit (§ 1360 Abs. 2 BGB.); doch kann die Ehefrau sich im Falle ihrer Leistungsunfähigkeit durch den Hinweis auf nähere Verpflichtete befreien (§ 1608 Abs. 1 Satz 2 BGB.); eine teilweise Befreiung kann sie herbeiführen durch den Hinweis auf gleich nahe Bedürftige (§ 1609 Abs. 2 Satz 1 BGB.). Leben die Ehegatten getrennt, so wird weiter gefordert, daß der Ehemann die Herstellung des ehelichen Lebens verweigern darf und verweigert (§ 1361 BGB.).

h) Die Ehefrau; gefordert wird nicht Bedürftigkeit; im übrigen gilt entsprechend das zu g Gesagte, jedoch kann sich der Mann bei getrennt lebenden Ehegatten ganz oder teilweise befreien durch den Hinweis auf die Billigkeit in den Bedürfnissen, Vermögens- und Erwerbsverhältnissen der Ehegatten (§ 1361 Abs. 3 BGB.).

i) Der geschiedene Ehemann, wenn die Ehefrau für allein schuldig erklärt ist; gefordert wird Bedürftigkeit; die Frau kann jedoch unter Hinweis auf ihre eigene Leistungsunfähigkeit eine Kürzung ihrer Unterhaltspflicht erwirken (§§ 1578 Abs. 2, 1579 Abs. 1 BGB.). Ganz befreien kann sie sich im Fall ihrer Leistungsunfähigkeit durch den Hinweis auf nähere Verpflichtete (§ 1608 Abs. 2 BGB.); ebenso durch den Hinweis auf nähere Berechtigte, denn einem geschiedenen Ehegatten gehen die minderjährigen unverheirateten Kinder vor, während sie einem nicht geschiedenen gleichstehen (§ 1609 Abs. 2 BGB.); schließlich noch, ohne Vorliegen ihrer Leistungsunfähigkeit, durch den Hinweis auf eine neue Ehe des Berechtigten (§ 1581 BGB.).

k) Die geschiedene Ehefrau, wenn der Mann für allein schuldig erklärt ist; gefordert wird nur eine beschränkte Bedürftigkeit (§ 1578 Abs. 1 BGB.). Im übrigen gilt entsprechend dasselbe wie zu i; jedoch kann der Mann sich außerdem noch im Fall seiner Leistungsunfähigkeit von der Unterhaltspflicht befreien durch den Hinweis darauf, daß die Frau den Unterhalt aus dem Stamm ihres Vermögens bestreiten kann (§ 1579 Abs. 2 BGB.).

l) Die für geschiedene Ehegatten geltenden Vorschriften können Anwendung finden im Fall der nichtigen Ehe (§§ 1345 f. BGB.). Sie finden Anwendung, wenn der für tot erklärte Ehegatte wieder auftaucht und der andere Ehegatte seine neue Ehe deshalb anficht (§§ 1351, 1608 Abs. 2, 1609 Abs. 2 BGB.); sie finden ebenfalls Anwendung, wenn keiner der geschiedenen Ehegatten für schuldig erklärt ist (§ 1583 BGB.), und wenn die eheliche Gemeinschaft aufgehoben ist (§ 1586 BGB.).

m) Die uneheliche Mutter; das zugrunde liegende Verhältnis ist die Schwangerschaft, die also schon zur Zeit der Verletzung bestanden haben muß (§ 1715 BGB.).

n) Die Familienangehörigen des Erblassers; das zugrunde liegende Verhältnis ist die Zugehörigkeit zum Hausstand; diese muß also zur Zeit des Todes des Erblassers bestanden haben (§ 1969 BGB.).

o) Die Witwe für die zu erwartende Geburt eines Erben bezw. Nacherben (§§ 1963, 2141 BGB.); Isaac (S. 302) will diesen Anspruch nicht gelten lassen, weil er durch den Unfall nicht entzogen wird; das würde jedoch an der Natur des Anspruchs als eines gesetzlichen nichts ändern; er kommt vielmehr deshalb nicht in Betracht, weil jemand, der getötet werden könnte, noch gar nicht vorhanden ist; denn der Anspruch richtet sich gegen den Nachlaß nur, soweit er dem Kinde als Erben zufallen würde.

p) Nicht gehört hierher der Schenker (§ 528 BGB.); denn sein Anspruch ist kein Unterhalts-, sondern Bereicherungsanspruch (anders Eger S. 299); ebenfalls gehört nicht hierher derjenige, der infolge einer unerlaubten Handlung sich den Anspruch auf Zahlung einer Rente erworben hat, denn das ist kein Unterhalts-, sondern Schadensersatzanspruch; wird daher der Automobilhalter, der infolge eines früheren Unfalls einem Dritten zur Zahlung einer Rente verpflichtet ist, jetzt vom Chauffeur eines andern Automobils überfahren, so kann sich der Dritte nicht an den Chauffeur bezw. den Halter von dessen Automobil halten (ebenso Kirchner S. 137; Isaac S. 297).

Der Unterhaltsberechtigte hat alle anspruchbegründenden Tatsachen und der Ersatzpflichtige alle Einwendungen genau so zu behaupten und zu beweisen, wie es der Unterhaltsberechtigte und -verpflichtete in einem Prozeß zwischen ihnen zu tun hätte (Kirchner S. 133; Isaac S. 300; Hoepfel S. 219; and. A. Eger S. 311 in bezug auf Leistungsfähigkeit). Zur Zeit der Verletzung brauchen diese weiteren anspruchbegründenden Tatsachen jedoch noch nicht vorgelegen zu haben; sie müssen damals auf Grund des besonderen Verhältnisses nur möglich gewesen sein.

4. Dem Dritten muß das Recht auf Unterhalt durch den Tod entzogen sein; meistens erlischt durch den Tod des Unterhaltsverpflichteten auch das Recht des Unterhaltsberechtigten; jedoch gibt es davon Ausnahmen. Passiv vererblich ist der Unterhaltsanspruch:

a) des geschiedenen Ehegatten (§ 1582 Abs. 1 BGB.), jedoch in beschränkbarer Weise, da der Erbe die Unterhaltsansprüche herabsetzen kann; soweit er dies getan hat, ist auch das Recht auf Unterhalt entzogen und soweit auch der geschiedene Ehegatte schadensersatzberechtigt;

b) des Gatten aus nichtiger Ehe, nach näherer Maßgabe des § 1345 BGB.; des Ehegatten, dessen Ehe angefochten wird infolge des Auftauchens des für tot Erklärten (§ 1351 BGB.); des Ehegatten nach aufgehobener ehelicher Gemeinschaft (§ 1586 BGB.);

c) des unehelichen Kindes (§ 1712 BGB.), das jedoch beschränkbar ist; soweit die Abfindungssumme geringer ist als der Betrag des Unterhaltsanspruchs, gilt das zu a Gesagte;

d) der unehelichen Mutter (§ 1715 Abs. 2 BGB.); der Anspruch kann nicht herabgesetzt werden;

e) der Familienangehörigen des Erblassers (§ 1969 Abs. 2 BGB.); da dieser Anspruch wie ein Vermächtnis behandelt werden soll, so ist eine Kürzung auf Grund der Beschränkung der Haftung des Erben (§§ 1991 Abs. 4, 1992 BGB.; § 226 KO.) oder wegen eines Pflichtteilsanspruchs (§ 2318 BGB.) möglich; soweit dadurch das Unterhaltsrecht gekürzt wird, gilt entsprechend das zu a Gesagte.

Gemeinschaftlich für a—e gilt, daß auch für diese Ansprüche eine Entziehung des Rechts auf Unterhalt eintreten kann nach den Vorschriften über die Beschränkung der Erbenhaftung (§§ 1973 f. BGB.); soweit das der Fall ist, gilt das zu a Gesagte. Die übrigen kraft Gesetzes entstehenden Unterhaltsansprüche (3 a—d, f—h) erlöschen durch den Tod des Verpflichteten (§§ 1615; 1699; 1757, 1762; 1719, 1722, 1736, 1737; 1360 Abs. 3); die Träger dieser Unterhaltsansprüche sind vor allem auch die Träger der Ersatzansprüche. Daß durch den Tod des Unterhaltspflichtigen das „Recht auf Unterhalt" entzogen sein muß, ist übrigens ein nicht ganz genauer Ausdruck; dieses Recht besteht nur, wenn außer dem zugrunde liegenden Verhältnis auch noch die übrigen Voraussetzungen gegeben sind; man könnte daher auf den Gedanken kommen, daß zwar zur Zeit der Verletzung nur das zugrunde liegende Verhältnis, zur Zeit des Todes aber auch die übrigen Voraussetzungen hätten gegeben sein müssen; das ist jedoch nicht der Fall; zur Zeit der Verletzung muß das zugrunde liegende Verhältnis gegeben sein,

und im Augenblick des Todes muß diese Beziehung, die unter Hinzutritt der übrigen Voraussetzungen das Unterhaltsrecht gegeben hätte, erloschen sein; mehr nicht. Hoepfel (S. 220) führt einen Fall an, der demnach nicht richtig ist; war der schon zur Zeit des Unfalls im hohen Alter stehende Verletzte auch ohne den Unfall vor dem Zeitpunkt des Unfalls erwerbsunfähig und damit außerstande, seiner Alimentationspflicht nachzukommen, dann fällt jeder Anspruch gegen den Schädiger weg, „weil das zur Zeit der Verletzung begründete Unterhaltsrecht vor dem Tode des Verletzten erloschen war"; im Ergebnis besteht hier allerdings kein Anspruch, aber nicht aus dem angeführten Grunde, sondern weil Ersatz nur insoweit zu leisten ist, wie der Verletzte zur Unterhaltsgewährung verpflichtet gewesen sein würde; das zeigt sich deutlich daran: kann der Unterhaltsberechtigte später nachweisen, daß dem Getöteten während seiner mutmaßlichen Lebenszeit eine Erbschaft angefallen wäre, so daß er nun seiner Unterhaltspflicht hätte genügen können, so kann er Schadensersatzansprüche wohl geltend machen; ja event. kann er sogar schon zur Zeit des Todes des Unterhaltspflichtigen Feststellungsklage darauf erheben.

5. Das Unterhaltsrecht muß gerade durch den Tod entzogen sein. Es würde zu weit führen, sich hier auf eine Untersuchung des Kausalzusammenhangs einzulassen; es genügt hier zu sagen, daß zwischen dem Tod und der Entziehung des Unterhaltsrechts (genauer dem Aufhören der Beziehung, die unter Hinzutritt der übrigen Voraussetzungen das Unterhaltsrecht gegeben hätte) der ursächliche Zusammenhang gegeben ist, wenn der Tod eine condicio sine qua non für diese Entziehung gewesen ist. Der Zusammenhang ist also nicht gegeben, wenn die Beziehung, aus der das Unterhaltsrecht entwächst, schon vorher aufgehört hatte, z. B. die Bestätigung der Aufhebung der Adoption schon vorher erfolgt war (§§ 1770, 1754 BGB.).

§ 4.

3. Träger der Beerdigungskosten.

Noch eine dritte Kategorie von Ersatzberechtigten neben dem Verletzten und Unterhaltsberechtigten wird im Kraftfahrzeuggesetz genannt. Es bestimmt im § 10 Abs. 1 Satz 2, daß „der Ersatz-

pflichtige die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen hat, dem die Verpflichtung obliegt, die Kosten zu tragen". § 844 BGB. hat, ebenso wie für den Ersatzanspruch des Unterhaltsberechtigten, so für diesen Anspruch zum Vorbild gedient. Der Anspruch ist nach den Motiven zum BGB. (Bd. 2 S. 775) ein Billigkeits-, kein Schadensersatzanspruch, wie sich ja auch aus der Fassung ergibt, da ganz allgemein die Kosten zu ersetzen sind. Es kommt daher nicht darauf an, ob ein Schaden entstanden ist oder nicht. Hoepfel (S. 208) will jedoch in dem Fall, daß der Unfall einen Sterbenden betroffen hat, den Ersatzanspruch versagen, da kein Schaden entstanden sei; diese Begründung ist nicht durchschlagend; höchstens könnte man in einem solchen Falle sagen, daß ein Ersatz der Beerdigungskosten der Billigkeit widerspricht und daher der Anspruch abzuweisen wäre.

Es muß stets eine Verpflichtung zur Tragung der Beerdigungskosten vorgelegen haben. Wo dies nicht der Fall ist, die Kosten aber doch getragen werden, ist auch ein Ersatzanspruch nicht gegeben, auch nicht auf Grund ungerechtfertigter Bereicherung oder auftragloser Geschäftsführung, wie Isaac (S. 294) meint. Eine solche Person, die ohne Verpflichtung die Kosten trägt, könnte sich nur an denjenigen halten, der die Beerdigungskosten zu tragen verpflichtet ist, nicht aber an denjenigen, der ihm für diese Kosten nach dem Kraftfahrzeuggesetz Ersatz zu leisten hat (ebenso Eger S. 292; Kirchner S. 128; Krause S. 141; Hoepfel S. 205). Und schließlich ergibt sich, daß der Ersatzanspruch genau wie der des Unterhaltsberechtigten erst in der Person des Ersatzberechtigten, nicht etwa des Getöteten entsteht, also der Verfügung des Getöteten entzogen ist. Indirekt könnte jedoch der Getötete dadurch über den Anspruch bestimmen, indem er über die Verpflichtung zur Tragung der Beerdigungskosten bestimmt, z. B. vertraglich oder durch Auflage im Testament. Zu beachten ist hierbei jedoch § 1614 Abs. 1 BGB., der als ein allgemeiner Grundsatz sittlicher Verpflichtung dahin auszudehnen ist, daß jede Ermächtigung, durch die der gesetzliche Unterhaltsanspruch gemindert wird, nichtig ist (RG. in JW. 1902 S. 72).

Eine Verpflichtung zur Tragung der Beerdigungskosten kann durch Gesetz oder Vertrag begründet werden. Kraft Gesetzes ver-

pflichtet ist zunächst der Erbe (§ 1968 BGB.); die Kosten gehören zu den Erbfallschulden; subsidiär derjenige, der dem Getöteten kraft Gesetzes dauernd unterhaltsverpflichtet war (in der Reihenfolge wie oben: §§ 1615 Abs. 2; 1699; 1757, 1762; 1713 Abs. 2; 1719, 1736, 1737; 1360 Abs. 3; 1580 Abs. 3; 1345, 1351, 1583 u. 1586 BGB.); daneben der Armenverband (§§ 28—30 UWohnsG.). Nicht sind kraft Vertrages zur Kostentragung verpflichtet die Sterbe- und Krankenkassen, denn sie sind nur verpflichtet, bei Gelegenheit des Sterbefalls dem Erben einen Zuschuß zu zahlen, genau wie nach § 844 BGB. der Delinquierende die Beerdigungskosten dem zur Kostentragung Verpflichteten zu ersetzen hat, nicht aber selbst ein solcher zur Kostentragung Verpflichteter wird (ebenso Krause S. 141; Hoepfel S. 205; and. A. Isaac S. 294).

§ 5.

4. Sonstige Berechtigte.

Mit der Geltendmachung der Forderung kann neben den bis jetzt genannten Personen der Rechtsnachfolger des Berechtigten auftreten; die Forderungen sind, wie alle anderen, frei abtretbar. Es kann daher an ihnen ein Nießbrauch bestellt werden (§ 1069 Abs. 2 BGB.), wodurch der Nießbraucher unmittelbar zur Einziehung berechtigt wird (§ 1074 BGB.); falls es sich um eine auf Zinsen ausstehende Forderung handelt, könnte der Nießbraucher nur auf Zahlung an sich und den Gläubiger gemeinschaftlich klagen (§ 1077 BGB.). Ebenfalls kann an ihnen ein Pfandrecht bestellt werden (§ 1274 Abs. 2 BGB.), aber nur durch Anzeige der Verpfändung an den Ersatzpflichtigen; mangels besonderer Abmachungen kann der Pfandgläubiger dann Zahlung an sich und den Gläubiger gemeinschaftlich, nach der Fälligkeit seiner Forderung Zahlung an sich allein verlangen (§§ 1279 f. BGB.). Sodann kann die Forderung gepfändet und vom Pfändungspfandgläubiger nach der Überweisung eingezogen werden (§ 835 ZPO.). Und schließlich fällt die Forderung in die Konkursmasse des Ersatzberechtigten (§ 1 KO.) und kann vom Konkursverwalter eingezogen werden (§ 6 Abs. 2 KO.). Ein Übergang der Forderung kann kraft Ver-

trages oder Gesetzes stattfinden; ersteres wird besonders häufig bei Abschluß eines Versicherungsvertrages der Fall sein mit der Wirkung, daß die in der Person des Versicherungsnehmers entstehenden Ersatzansprüche im Augenblick der Entstehung auf die Versicherungsgesellschaft übergehen (ebenso Isaac S. 123; and. A. Eger S. 252; Hoepfel S. 209; Gordan S. 77). Ein Übergang kraft Gesetzes erfolgt nach den Reichsversicherungsgesetzen (jetzt § 1542 RVO.), nach dem § 62 Abs. 1 UWohnsG. sowie bei der Schadensversicherung nach § 67 des Reichsgesetzes über den Versicherungsvertrag. Der Übergang erfolgt bald mit der Entstehung der Forderung, bald erst mit der Leistung. Von dem Grundsatz freier Übertragbarkeit der Forderung wird jedoch eine Ausnahme gemacht durch § 13 Abs. 2 KFG. in Verb. mit § 850 ZPO., §§ 400 u. 412 BGB.; eine Übertragung ist demnach ganz ausgeschlossen für die Geldrente des Unterhaltsberechtigten; sie ist bis zum Jahresgesamtbetrage von 1500 Mk. ausgeschlossen für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente. Keine Übertragung liegt vor, wenn nach familienrechtlichen Grundsätzen der Ehemann zur gerichtlichen Geltendmachung von Rechten der Frau befugt ist, z. B. nach § 1380 BGB. für das eingebrachte Gut oder § 1439 für das Sondergut; selbst wenn er im eigenen Namen klagt, ist er nicht Berechtigter, denn er macht immer nur Rechte, die zum Frauenvermögen gehören, geltend; wohl aber findet ein Übergang kraft Gesetzes auf den Mann insoweit statt, und insoweit wird auch er Berechtigter, als Forderungen der Frau zum ehelichen Gesamtgut gehören, also immer nur, soweit sie rechtsgeschäftlich übertragen werden können (§§ 1439, 1522, 1552 BGB.). Ebenfalls liegt keine Übertragung der Forderung kraft Gesetzes im Fall des Todes des Ersatzberechtigten vor, denn die Erbschaft geht als Ganzes auf die Erben über (§ 1922 BGB.), nicht jeder Vermögensgegenstand einzeln; deshalb kann der Erbe die Forderungen des Ersatzberechtigten auch geltend machen, soweit sie nicht übertragbar sind; es ist demnach der § 10 Abs. 1 Satz 1 KFG. überflüssig, da sich dasselbe aus § 11 KFG. ergibt. Im § 844 BGB. fehlt auch ein entsprechender Satz.

§ 6.

5. Ersatzansprüche der im § 8 KFG. genannten Personen.

Die Zahl derer, die nach dem Kraftfahrzeuggesetz als Ersatzberechtigte aus Automobilunfällen auftreten können, ist hiermit erschöpft. Jedoch ist noch eine Anzahl von Personen zu erwähnen, die Ersatzansprüche nicht nach dem Kraftfahrzeuggesetz, sondern nur nach allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechts geltend machen können. Es sind solche, die kraft positiver Vorschrift nicht auf Grund des § 7 KFG. ersatzberechtigt sein sollen, obwohl sie zu den „Verletzten" gehören; die Ausnahme soll stattfinden, wenn 1. zur Zeit des Unfalls a) durch das Fahrzeug befördert wurde *α*) der Verletzte oder *β*) die beschädigte Sache, b) der Verletzte bei dem Betriebe tätig war; 2. der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das a) nur zur Beförderung von Lasten dient und b) auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann.

1. Unfall ist nicht das die Verletzung begründende Betriebsereignis, auch nicht, wie Isaac S. 85 richtig bemerkt, die Verletzung selbst, die vielmehr einen Zustand andeutet, sondern das Verletzen = Verletztwerden, falls die Verletzung nicht allmählich, sondern plötzlich erfolgt. Deshalb kann man auch vom Augenblick des Unfalls reden, und der Zeitpunkt des Unfalls ist ein fest bestimmbarer; ungenau wird Isaac S. 232 jedoch selber, wenn er in dem Fall, daß ein Fahrgast aus dem fahrenden Wagen herausspringt und erst durch die Berührung mit dem Erdboden verletzt wird, das Herausspringen als Teil des Unfalls ansehen will. Das ist nicht richtig, denn wenn der Fahrgast trotz des Herausspringens unverletzt bleibt, so liegt überhaupt kein Unfall vor. Wie schon oben angegeben, kommt es auf das den Unfall begründende Betriebsereignis nicht an, das zeitlich oft mit dem Unfall zusammenfallen wird, diesem aber auch sehr wohl vorausgehen kann.

a) Durch das Fahrzeug wird befördert sowohl derjenige, der sich auf wie an dem Fahrzeug befindet. In erster Linie also der Wageninsasse; es ist gleichgültig, ob er freiwillig, gegen oder

ohne seinen Willen gefahren wird. „An" dem Fahrzeug befindlich heißt hier nicht so viel wie in der Nähe, sondern in unmittelbarer oder mittelbarer körperlicher Verbindung mit dem Fahrzeug befindlich; also auch der Radfahrer, der sich an das Automobil anhängt, oder die Person in einem anderen Automobil, das wegen einer Panne mitgenommen wird, wird durch das Fahrzeug befördert, nicht jedoch der Hund, der in den fahrenden Wagen springt und durch den Stoß verletzt wird, auch nicht der Mensch, der an den Kleidern vom Automobil erfaßt, umgerissen und mitgeschleift wird.

Wann liegt nun eine Beförderung vor? Im engsten Sinn ist Beförderung soviel wie Vorwärtsbewegung, Ortsveränderung; nur in diesem Sinne will Hoepfel (S. 156) die Beförderung verstanden wissen, führt den Begriff aber nicht rein durch, da die Beförderung enden soll mit dem Augenblick, in dem der Fahrgast das Fahrzeug nach Ankunft am Bestimmungsort verläßt oder, falls das Fahrzeug schon vorher außer Betrieb gesetzt wurde, mit diesem Augenblick; ja wenn bei Fahrtunterbrechung der Fahrgast das Fahrzeug verläßt und nun ein Unfall sich ereignet, so soll dies auch noch bei der Beförderung vorgekommen sein. An diesen Zugeständnissen ist wohl zu sehen, daß ihm selber seine Begriffsbestimmung zu eng erscheint. Auf der andern Seite will Gordan (S. 156) den Begriff viel weiter fassen und sogar noch den als Beförderten ansehen, der zur Bezahlung des Fahrgeldes in der Nähe weilt; das geht entschieden zu weit, denn der Beförderung ist die Bezahlung, überhaupt ein Beförderungsvertrag, nicht wesentlich. Das Wesentliche ist vielmehr neben der Fortbewegung die körperliche Verbindung mit dem Fahrzeug; derjenige, der hinter einem Automobilomnibus herläuft, wird erst dann von diesem befördert, wenn er aufgesprungen ist oder doch sich so weit festhalten kann, daß er mitgezogen wird; solange eine körperliche Verbindung, sei es nun mittelbar oder unmittelbar, zwischen Person oder Sache und Kraftfahrzeug nicht besteht, wird regelmäßig auch keine Rede von Beförderung durch das Fahrzeug sein können. Ausnahmsweise wäre sie ohne solche aber doch möglich, wenn das Fahrzeug plötzlich anhält oder die Richtung wechselt und die Person oder Sache durch den Schwung hinausgeschleudert wird; der § 8 wäre sogar dann anwendbar, wenn durch die

Hinausschleuderung selbst noch keine Körperverletzung verursacht ist, sondern erst durch das infolge desselben Betriebsunfalls scheuende Pferd, bevor der Hinausgeschleuderte sich hatte erheben können (ebenso Eger S. 184; Hoepfel S. 154), denn gerade die lebende Kraft war die unmittelbare Ursache, daß der Verletzte vor die Hufe der Pferde kam. Eine Beförderung liegt also vor, wenn sich die Person oder Sache an oder auf dem Fahrzeug, dem die Fortbewegungstätigkeit obliegt, befindet, aber auch soweit nach Aufhebung der körperlichen Verbindung die lebende Kraft noch nachwirkt.[1]) Es muß daher regelmäßig die körperliche Verbindung zu dem Moment der Ortsveränderung hinzukommen, entweder so, daß diese nur erst in Aussicht genommen ist oder eben stattfindet oder schon vollendet ist. § 8 findet also Anwendung, wenn der Fahrgast zum Zwecke der Beförderung auf das Fahrzeug aufgestiegen ist, wenn er bei Fahrtunterbrechung im Fahrzeug sitzen bleibt oder nach Beendigung der Fahrt im Wagen bezahlt, aber nicht, wenn er bei Fahrtunterbrechung den Wagen verlassen hat (ebenso Isaac S. 233; Eger S. 185; Hallbauer S. 25; Waldeck S. 58; and. A. Krause S. 93; Hoepfel S. 157). Die Haftpflicht des § 7 soll ausgeschlossen sein, wenn „der Verletzte oder die beschädigte Sache" befördert wurde. Das Wort Verletzter ist ein Begriff, der sowohl Anwendung findet bei Tötung und Körperverletzung sowie bei Sachbeschädigung; jedoch ergibt sich hier aus der ratio legis, nicht aus der Fassung, daß er eine Änderung erfahren hat; denn im Fall der Sachbeschädigung soll es darauf ankommen, daß die Sache befördert wurde, nicht etwa auf die Person, die bei Sachbeschädigung Verletzter wäre. Verletzter ist hier also nur derjenige, in dessen Person eine Tötung oder Körperverletzung eingetreten ist.

---

[1]) Ähnlich, aber enger, Isaac S. 233; Eger (S. 185 f.) verlangt ebenfalls eine körperliche Beziehung zwischen Fahrgast und Wagen, will die Beförderung aber beginnen lassen erst mit der Bewegung des Fahrzeugs, während sie endigen soll nicht mit dem Anhalten, sondern mit dem Aussteigen; das ist keine einheitliche Regelung. Auch wer zum Zwecke der Beförderung aufgestiegen ist, hat sich den Gefahren des Automobilbetriebs, die besonders in der Schnelligkeit bestehen, freiwillig ausgesetzt, und nach den Motiven sollte das Publikum nur vor den „ihm aufgedrungenen" Gefahren geschützt werden.

b) Wer ist nun in dem Fall, daß der Verletzte bei dem Betriebe tätig war, „Verletzter"? Nach der Fassung des § 8 gilt die Einschränkung des Begriffs „Verletzter" nur für den Fall 1a; wollte man ihn daher uneingeschränkt anwenden, so würde sich nun wieder ein ähnlicher Mißstand, wie er im Fall 1a ohne die Veränderung des Begriffs entstanden wäre, ergeben; sonst hätte z. B. der Herr, dem sein Hund überfahren war, während er selbst zufällig im Automobil saß, keinen Schadensersatzanspruch geltend machen können. Würde hingegen ein Omnibuskondukteur seinem Freunde seinen Zylinderhut leihen, und würde der Hut durch das Automobil beschmutzt, so könnte er als beim Betriebe beschäftigte Person ebenfalls keinen Schadensersatz geltend machen, denn er ist der Verletzte als Eigentümer und könnte sich auch an den Freund nicht halten, der nur für Verschulden einzustehen hat. Dies wäre genau so ungerecht wie im Fall 1a und würde daher für eine Einschränkung des Begriffs Verletzter sprechen. Bei einer Einschränkung würde jedoch wieder folgendes unbefriedigende Ergebnis herauskommen: Wird bei einem Unfall der Chauffeur selber verletzt, so könnte er nach dem Kraftfahrzeuggesetz keinen Ersatzanspruch geltend machen; würden aber seine Kleider beschädigt, dann wohl. Da sich also Unebenheiten auf jeden Fall ergeben, ist es wohl besser, den allgemeinen Begriff „Verletzter" hier anzunehmen, da sich eine Weitererstreckung der Einschränkung, die doch immerhin eine Ausnahme ist, auf den Fall 1b aus der Fassung nicht ergibt und gewichtige Gründe dagegen sprechen.

Der Verletzte muß beim Betriebe des Fahrzeugs tätig gewesen sein; es würde zu weit führen, sich hier in eine Erörterung über den Betriebsbegriff einzulassen, der übrigens sehr verschieden ausgelegt wird. Das Wesentliche ist wohl wieder das Moment der Beförderung, d. h. nicht die Fortbewegung im engsten Sinn, sondern auch die Ingebrauchsetzung zur Fortbewegung, jedoch nicht bloße Vorbereitungshandlungen. Eine Inbetriebsetzung des Motors, die lediglich zum Ausprobieren, nicht auch zur alsbaldigen Fortbewegung dienen soll, ist keine Handlung beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs und unterscheidet sich in nichts von der Prüfung jeder andern Maschine. Verletzter ist also nicht, wer bei Vorbereitungshandlungen tätig ist oder nach Beendigung der Fahrt die Wartung

des Fahrzeugs übernimmt, oder wer bei der Reparatur den Motor in Gang setzt, um zu sehen, ob die Maschine richtig läuft. Auf alle diese findet § 8, aber auch § 7 KFG. keine Anwendung. Gleichgültig ist, ob der Verletzte zur Tätigkeit berechtigt oder verpflichtet war oder nicht.

2. Privilegiert in bezug auf die Haftpflicht sind Lastkraftfahrzeuge von geringer Geschwindigkeit.

a) Die erste Voraussetzung ist, daß das Fahrzeug nur zur Beförderung von Lasten dient. Lasten will Isaac (S. 239) gleich Güter, als Gegensatz von Personen setzen. Dies widerspricht ja eigentlich dem Sprachgebrauch, der unter Lasten besonders schwere Güter versteht; da es aber beim Mangel jeglicher Ausführungsbestimmungen unmöglich wäre festzustellen, welche Güter das sind, besonders da auch viele leichte Gegenstände zusammengepackt ein schweres Gut abgeben, so ist ihm wohl zuzustimmen. Wenn zur Weiterbeförderung der Güter Personen mittransportiert werden, so dienen die Fahrzeuge doch „nur" der Lastenbeförderung, denn der wirtschaftliche Zweck der Beförderung wird dadurch ja gerade bestärkt, und ohne die Güter wären die Menschen nicht mitbefördert, sind also unwesentlich gegenüber den Gütern bei der Verwendung des Fahrzeugs. Es kommt nur darauf an, wozu das Fahrzeug „dient", d. h. wozu es im allgemeinen verwendet wird, nicht im Einzelfalle verwendet wurde; eine ausnahmsweise Benutzung zur Personenbeförderung ändert an seinem Charakter, nur der Lastenbeförderung zu dienen, nichts (Isaac S. 239; Kirchner S. 94; Krause S. 95; and. A. Eger S. 189; v. Damm S. 83). Für dieselben auf Automobile bezüglichen Bestimmungen des Reichsstempelgesetzes (s. § 56 sowie Tarif Nr. 8 Abs. 2) wird dies jedoch von der Praxis nicht einheitlich anerkannt.[2]) Diejenigen Kraft-

[2]) RG. in Automobilwelt v. 8. 10. 1911: Die gelegentliche Benutzung eines Lastkraftwagens zur Beförderung von Personen bedingt nicht die Steuerpflicht desselben (in dem Fall war 20—30 mal (!) eine fußleidende Frau und deren Tochter hin- und zurückbefördert). Dagegen RG. Bd. 77 S. 433: Wollte man annehmen, ein Kraftwagen diene der Personenbeförderung nur dann, wenn sie auch nach dem Willen des Verfügungsberechtigten die regelmäßige Benutzung des Gefährtes darstelle, während der außergewöhnliche, nur gelegentliche Gebrauch eines Lastautomobils zur Personenbeförderung nicht den Vorschriften des Reichsstempelgesetzes unterworfen sei, so würde die Handhabung des Stempelgesetzes in einer mit der

fahrzeuge dienen lediglich der Lastenbeförderung, die nur dazu verwandt werden (richtig Weitz im Autorecht 1914 S. 175; ebenso RG. v. 28. 9. 1911 in BayZ. Bd. 7 S. 485). Es kommt allein auf die Verwendung an, nicht, wie vielfach behauptet wird, auf die äußere Bauart und die Einrichtung (so fälschlich RG. in Automobilwelt v. 8. 10. 11; Isaac S. 240; Kirchner S. 94; Hoepfel S. 160). Isaac geht sogar so weit zu behaupten, ein alter, schlecht aussehender Kutschwagen, der nur zur Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse verwendet wird, ohne an Bauart und Einrichtung geändert zu sein, falle nicht unter den § 8; das widerspricht dem klaren Wortlaut des Gesetzes. Es ist auch gar nicht richtig, daß Lastfahrzeuge stets anders gebaut und eingerichtet werden als Personenfahrzeuge; in neuerer Zeit kommen Wagen auf den Markt mit auswechselbarer Karosserie, die alltags nur der Lasten-, sonntags nur der Personenbeförderung dienen.

b) Die andere Voraussetzung ist die Geschwindigkeitsgrenze von 20 km. Das Wesentliche ist nicht die im konkreten Augenblick vorhandene Geschwindigkeit, sondern die Unmöglichkeit, auf ebener Erde eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen. Das ist juristisch zwar nicht gerechtfertigt, da auch Fahrzeuge, die mit eigener Kraft nicht mehr als 20 km erreichen können, unter Umständen, besonders bei Gefälle viel schneller fahren können; aber es erschien angebracht, da Geschwindigkeiten sehr schwer zu schätzen sind und erfahrungsgemäß bei Unfällen vom Publikum überschätzt werden, wodurch leicht die ganze Privilegierung bedeutungslos geworden wäre. Auf ebener Erde bedeutet unter normalen Umständen auf einer Fahrbahn mittlerer Güte ohne Gefälle.

Soweit der § 8 KfG. reicht, können Ersatzansprüche nur auf Grund sonstiger Gesetze geltend gemacht werden. In erster Linie kommt hier das Bürgerliche Gesetzbuch in Betracht, nach dem Ersatzverpflichtungen regelmäßig nur durch Verschuldung begründet werden; eine gemilderte Haftung besteht z. B. für den Verleiher

---

Natur steuerlicher Normen kaum verträglichen Weise erschwert und die Entscheidung über die Steuerpflicht nicht von festen, für die Steuerbehörde ohne weiteres erkennbaren Merkmalen, sondern von einer Erörterung der Frage abhängig gemacht, ob eine bestimmungsgemäße Verwendung des Fahrzeuges vorliegt. Ähnlich RG. v. 28. 11. 1911 im Autorecht 1913, 4.

(§ 599 BGB.), eine verschärfte für die Post (§§ 6, 11 PostG. [Haftung bis zu den „unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses"]). Durch den § 8 KfG., der ja an sich nur den § 7 anführt, werden auch die anderen Haftpflichtbestimmungen ausgeschlossen, besonders § 10, so daß auch derjenige, der die Kosten der Beerdigung zu tragen hat, sowie die Unterhaltsberechtigten nicht mehr Ersatzansprüche stellen können.

§ 7.

6. Berechtigte außerhalb des Kraftfahrzeuggesetzes.

Das Kraftfahrzeuggesetz soll einmal dem Publikum einen erhöhten Schutz gewähren, sodann aber auch, und zwar stand das zunächst an erster Stelle, soll es einen Ausgleich gewähren zwischen den dem Publikum aufgedrängten Gefahren und dadurch entstandenen Schädigungen einerseits und den Vorteilen andererseits, die das Kraftfahrzeug als vollkommenes Verkehrsmittel gewährt. Es war daher vor allem eine Einschränkung der schon vor Erlaß des Kraftfahrzeuggesetzes bestehenden Schadensersatzvorschriften (soweit sie nicht landesrechtlicher Natur waren und durch die reichsrechtliche Regelung überflüssig geworden sind) nicht bezweckt. Ferner sind die im Kraftfahrzeuggesetz gegebenen Bestimmungen nicht zwingenden Rechts, sondern können beliebig ersetzt werden durch vertragliche Bestimmungen, entweder nach Entstehung eines Schadens (meistens wird es sich hier um einen Vergleich handeln) oder auch schon vorher. Eine weitergehende gesetzliche Schadensersatzregelung, als sie im Kraftfahrzeuggesetz erfolgt ist, ist nun in vierfacher Weise möglich:

1. Ein anderer als der im Kraftfahrzeuggesetz genannte Verpflichtete ist zum Schadensersatz verpflichtet.

2. Ein anderer als der im Kraftfahrzeuggesetz genannte Berechtigte ist zum Schadensersatz berechtigt.

3. Die durch das Kraftfahrzeuggesetz festgesetzten Beschränkungen oder Ausnahmen in den Schadensersatzansprüchen werden durch andere reichsrechtliche Vorschriften ausgeglichen.

4. Wie weit kann der Halter den Schaden ersetzt verlangen, der durch einen Automobilunfall ihm selbst erwachsen ist?

Als Gesetze, die solche reichsrechtliche Vorschriften enthalten, kommen in erster Linie das Bürgerliche Gesetzbuch, aber auch andere, wie z. B. das Handelsgesetzbuch (Frachtvertrag), das Haftpflichtgesetz oder das Postgesetz in Betracht. Meistens wird danach ein Ersatzanspruch nur bei Verschulden gegeben sein (§§ 276, 823 BGB.). Die Fälle 1—3 werden im § 16 KFG. ausdrücklich erwähnt. Z. B. jemand wird von einem andern unter ein Kraftfahrzeug gestoßen, dessen Führer nicht schnell genug bremst, oder aber der Verletzte hält sich an den selbstschuldnerischen Bürgen, oder an die Gemeinde, die die Straße schlecht geteert hat. Ein Beispiel für Fall 2 ist der Dienstberechtigte, der durch den Tod des Dienstverpflichteten Schaden erlitten hat (§ 845 BGB.). Zu Fall 3 gehören vor allem die Personen des § 8, aber auch derjenige, der immateriellen Schaden (§ 847 BGB.) oder Nachteile für sein Fortkommen (§ 842 BGB.) erlitten hat, sowie alle diejenigen, die schon nach dem Kraftfahrzeuggesetz, aber nur beschränkt berechtigt waren (z. B. durch die Grenze des § 12 KFG., die Anzeigepflicht oder Verjährung). Wenn im Fall 4 dem Halter selbst ein Schaden erwächst, so kann er auch zu den Personen gehören, die durch einen Automobilunfall ersatzberechtigt sind. Diesen Fall behandelt jedoch das Kraftfahrzeuggesetz überhaupt nicht, da die Haftpflichtbestimmungen und mit ihnen § 16 nur dann gelten, wenn einem andern durch einen Betriebsunfall ein Schaden zugefügt ist; es ist schon oben gesagt, daß dieser andere auch der Eigentümer des Kraftfahrzeugs sein könnte, da Eigentümer und Halter nicht identisch zu sein brauchen. An den schon bestehenden Gesetzen wird also in dem Fall, daß der Halter selber Verletzter ist, durch das Kraftfahrzeuggesetz nichts geändert; welche Personen dann als Ersatzverpflichtete in Betracht kommen, wird weiter unten zu behandeln sein.

§ 8.

7. Mehrheit von Ersatzberechtigten.

Treten mehrere als Berechtigte auf, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

1. Es handelt sich nur um Sachbeschädigung.
2. Es handelt sich nur um Tötung oder Körperverletzung.

3. Es handelt sich sowohl um Sachbeschädigung als um Tötung oder Körperverletzung.

Weiter ist zu unterscheiden, ob nur eine Sache beschädigt bezw. nur eine Person verletzt ist oder mehrere.

1. a) Ist durch dasselbe Ereignis nur eine Sache beschädigt, so können doch mehrere Berechtigte auftreten, da durch diese Sachbeschädigung mehrere Verletzte vorhanden sein können. Von diesen kann jeder kraft eigenen Rechts seinen Schaden ersetzt verlangen, von Miteigentümern jeder auf Grund des § 1011 BGB.; von mehreren Erben kann jeder Leistung an alle Erben fordern (§ 2639 BGB). Meistens wird jedoch durch Leistung des Schadens an den einen auch der Anspruch des andern erlöschen, da er nun keinen Schaden mehr erlitten hat. Seine Leistung an einen andern kann der Beklagte dem klagenden Verletzten gegenüber bis zum Schluß derjenigen mündlichen Verhandlung, auf die das Urteil ergeht, einredeweise geltend machen; hinterher kann er die Zwangsvollstreckung durch die Vollstreckungsgegenklage abwenden (§§ 278, 767 ZPO.). Kann nun auch von mehreren jeder die ganze Leistung fordern, während regelmäßig der Schuldner sie nur einmal zu bewirken verpflichtet ist, so liegt doch kein Gesamtgläubigerverhältnis vor, denn der rechtliche Grund der Ansprüche der verschiedenen Verletzten ist ein durchaus verschiedener, und nur soweit durch Leistung an den einen auch der einem andern erwachsene Schaden getilgt wird, erlischt dessen Forderung. Sollte einem der Verletzten ein höherer Schaden erwachsen sein als den übrigen, so könnte er trotz Ersatz des Schadens an einen andern seinen Überschuß geltend machen. Z. B. der Eigentümer eines Pferdes, der dies verliehen hatte, hatte es sehr günstig verkaufen können; nachdem das Pferd durch einen Automobilunfall getötet war, ist dem Entleiher ein anderes, gleichwertiges Pferd verschafft worden; dann könnte der Eigentümer immer noch den entgangenen Gewinn einklagen. Es können demnach auch die Vorschriften über Gesamtgläubiger keine Anwendung finden; vor allem wirkt der Verzug eines Gläubigers nicht gegen die übrigen; Hinterlegung, Aufrechnung oder Erlaß sind rein interne Angelegenheiten zwischen dem Schuldner und demjenigen Gläubiger, dem gegenüber ein solches Rechtsgeschäft vorgenommen wird, und berühren den Schaden und

damit das Schuldverhältnis der übrigen Gläubiger nicht. Dies wird nur durch die Schadensersatzleistung selbst, d. h. durch Wiederherstellung des früheren Zustandes oder durch Leistung des zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrags berührt; vor allem ist eine rechtskräftige oder vorläufig vollstreckbare Verurteilung zugunsten eines andern Gläubigers bedeutungslos, denn dadurch wird wohl eine staatliche Unterstützung bei der Beitreibung gewährleistet, es kann aber die bloße Zulässigkeit der im Belieben des Gläubigers stehenden Zwangsvollstreckung kein Ersatz der Leistung selber sein. Der Schuldner kann sich allerdings, da die Vorschriften über unerlaubte Handlungen Anwendung finden, im Falle seiner nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhenden Unkenntnis auf die Schutzvorschriften des § 851 BGB. berufen, d. h. bei Leistung an den Besitzer wird er von jeder weiteren Haftung gegenüber dem Eigentümer oder sonstigen dinglich Berechtigten frei; die Vorschrift erklärt sich aus der Eigentumsvermutung des § 1006 BGB., und da im Fall des mittelbaren Besitzes die Eigentumsvermutung nur zugunsten des mittelbaren Besitzers gilt, so muß auch im Falle des § 851, wenn der Schuldner von dem Vorhandensein eines mittelbaren Besitzers Kenntnis hat oder haben muß, nur die Leistung an diesen ihn von allen weiteren Ersatzansprüchen befreien. Eine noch weitergehende Schutzvorschrift enthält § 407 BGB. zugunsten des Schuldners, der ohne Kenntnis einer rechtsgeschäftlichen oder gesetzlichen Abtretung der Forderung an den bisherigen Gläubiger gezahlt hat. Die bedeutendste Schutzvorschrift findet der Schuldner jedoch im § 12 KFG., der die Haftung bis zum Höchstbetrage von 10000 Mk. beschränkt. Übersteigen die mehreren zu gewährenden Entschädigungen diese Summe, so sollen nach Abs. 2 die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis verringert werden, in dem der Gesamtbetrag zu dieser Summe steht. Es kann jedoch hier, wo es sich nur um die rein rechnungsmäßige Beschränkung handelt, der Schaden nicht jedem einzelnen voll angerechnet werden, sondern soweit durch die Leistung an einen Ersatzberechtigten damit auch der Schaden des andern erlischt, kann dieser nur einmal in Berechnung kommen. Hatte z. B. in dem oben angegebenen Beispiel das Pferd einen Wert von 9000 Mk., das der Eigentümer mit einem Gewinn von 2000 Mk. hätte ver-

kaufen können, so sind die 9000 Mk. nur einmal in Rechnung zu setzen und dann nach dem Verhältnis $9000 : x = 11\,000 : 10\,000$ zu kürzen. Soweit nicht Entschädigung in Geld, sondern Wiederherstellung in Natur verlangt wird, ist als Schadenssumme der Kostenbetrag hierfür in Rechnung zu setzen. Im einzelnen bietet die verhältnismäßige Herabsetzung große Schwierigkeiten dann, wenn zu verschiedenen Zeiten oder vor verschiedenen Gerichten geklagt wird, und besonders wenn der eine Ersatzberechtigte schon mehr erhalten hat als ihm nach der verhältnismäßigen Herabsetzung zukommen würde. Darüber weiter unten.

1. b) Sind mehrere Sachen beschädigt worden, so gilt für jede einzelne das zu 1a Gesagte; jedoch haftet der Ersatzpflichtige auch bei der Beschädigung mehrerer Sachen nach § 12 nur bis zum Höchstbetrage von 10000 Mk. Auch hier sind die verschiedenen Schadensersatzansprüche nach dem Verhältnis der Gesamtbeträge zu 10000 herabzusetzen. Sollte einer der geltend gemachten Schadensersatzansprüche mehr als 10000 Mk. betragen, so wäre dieser erst auf diesen Höchstbetrag herabzusetzen und danach noch einmal eine anteilmäßige Herabsetzung vorzunehmen, so daß nun die Gesamtsumme die Höchstgrenze von 10000 Mk. nicht überschreitet. Das folgt aus § 12 Abs. 2, da nur die Entschädigung, die nach Abs. 1 Nr. 3 zu leisten ist, herabzusetzen ist. Sind z. B. zwei Rennpferde, eines im Werte von 11000 Mk., das andere von 12000 Mk. getötet, so sind beiden Eigentümern nur die Forderungen in Höhe von je 10000 Mk. anteilmäßig herabzusetzen, d. h. jeder bekommt 5000 Mk., obwohl der Schaden des einen geringer ist als der des andern. Die oben angegebenen Schwierigkeiten werden dadurch, daß mehrere Berechtigte infolge der Mehrheit der beschädigten Sachen, und zugleich bei jeder einzelnen wieder mehrere Berechtigte auftreten können, wesentlich vermehrt.

2. a) Liegt eine Körperverletzung nur in bezug auf einen Menschen vor, so können mehrere Berechtigte nicht auftreten. Anders jedoch im Falle der Tötung eines Menschen, da hier als mehrere Berechtigte sowohl die Erben des Getöteten wie auch die Unterhaltsberechtigten, zugleich neben ihnen der Träger der Beerdigungskosten auftreten können. Für sie gilt ebenfalls wieder daß jeder von ihnen seine Ansprüche unabhängig von den übrigen

geltend machen kann, für den Miterben jedoch mit der Einschränkung des § 2039 BGB. Auch ihre Ansprüche müssen sich jedoch eine Minderung gefallen lassen, da nach § 12 Nr. 1 der Ersatzpflichtige nur bis zum Höchstbetrage von 50000 Mk. an Kapital oder 3000 Mk. an jährlicher Rente haften soll. Wie unter den mehreren Berechtigten die Herabsetzung erfolgen soll, wird im § 12 Abs. 2 nicht erwähnt; die Kommentare sind daher der Ansicht, daß der Abs. 2, der eine verhältnismäßige Herabsetzung jedes einzelnen Anspruchs vorsieht, entsprechend anzuwenden ist. Der Fall, daß von mehreren Miterben jeder nur einen seinem Erbteil entsprechenden Anteil an der Forderung geltend macht, ist wegen des § 2039 nur nach der Auseinandersetzung möglich; da nach der Berichtigung der Nachlaßverbindlichkeiten der verbleibende Überschuß den Erben nach dem Verhältnis der Erbteile gebührt (§ 2047 BGB.), so macht sich auch eine Verringerung der ganzen Forderung nach § 12 Nr. 1 KFG. in einer verhältnismäßigen Verringerung der einzelnen Forderungen geltend. Bei einer Mehrheit von Unterhaltsberechtigten könnte man daran denken, ob nicht bei einer Beschränkung der Haftpflichtsumme bis zu einem Höchstbetrage § 1609 BGB. für entsprechend anwendbar zu erklären ist; doch ist das nicht anzunehmen, da die Verpflichtung des Ersatzpflichtigen keine Unterhalts-, sondern Schadensersatzverpflichtung ist; auch in diesem Fall wird also jede einzelne Schadensersatzforderung verhältnismäßig herabzusetzen sein. Auch wenn neben anderen Ersatzberechtigten der Träger der Beerdigungskosten auftritt, erscheint eine anteilmäßige Herabsetzung als das allein der Billigkeit Entsprechende.

Diese Herabsetzung ist einfach, wenn Ersatz nur in Kapital zu leisten ist, denn dann kommt nur die Höchstgrenze von 50000 Mk. in Betracht, oder nur in Rente, denn dann kommt für jedes einzelne Jahr nur die Höchstgrenze von 3000 Mk. in Betracht. Waren daher rechnungsmäßig dem A 15 Jahre lang 3000 Mk., B 10 Jahre lang 2000 Mk., C 5 Jahre lang 2500 Mk. zu gewähren, so findet im 1.—5. Jahr eine Herabsetzung auf $^2/_5$ (also für A auf 1200, B 800, C 1000 Mk.), im 6.—10. Jahr auf $^3/_5$ (also für A auf 1800, B 1200 Mk.) und im 11.—15. Jahr gar keine (also für A 3000 Mk.) statt. Sollte eins der geforderten Kapitalien mehr als 50000 Mk. oder eine der geforderten Renten mehr als jähr-

lich 3000 Mk. betragen, so wären diese erst auf den Höchstbetrag herabzusetzen und danach noch einmal eine anteilmäßige Herabsetzung vorzunehmen, so daß nun die Gesamtsumme die Höchstgrenze nicht überschreitet. Betrüge daher in dem eben angeführten Beispiel die Rentenforderung des A 3600 Mk., so würden die zu gewährenden Beträge doch genau dieselben sein. Das folgt aus der entsprechenden Anwendung des § 12 Abs. 2, da nur die Entschädigung, die nach Abs. 1 Nr. 1 zu leisten ist, herabzusetzen ist.

Schwierigkeiten bietet aber die Herabsetzung, wenn sowohl Kapital wie Rente zu leisten ist. Dann wollen die Kommentare (Isaac S. 335; Eger S. 348; Hoepfel S. 279; Krause S. 161; Waldeck S. 91; Kirchner S. 186) soviel Prozent, als das geforderte Kapital auf die Höchstsumme ausmacht, von der geforderten Rente abziehen oder umgekehrt soviel Prozent, als die geforderte Rente auf die Höchstsumme der Rente ausmacht, vom geforderten Kapital abziehen. Das ist nicht richtig, da hierdurch ohne irgendwelchen gesetzlichen Anhalt der Rentenwert dem Kapitalwert gleichgesetzt wird. Es geht deshalb nicht an, weil der Kapitalwert etwas Festes, der Wert der Rente aber aus dem jährlich zu zahlenden Betrag allein nicht zu berechnen ist, sondern nur wenn die Anzahl der Jahre mit in Rechnung gesetzt wird. Die Jahresanzahl berücksichtigen aber die Kommentare überhaupt nicht und kommen daher, je nachdem die Herabsetzung an der Rente oder dem Kapital vorgenommen wird, zu ganz ungerechtfertigten Schmälerungen bezw. Begünstigungen der Rente, da das Kapital nur einmal, die Rente aber jährlich in herabgesetzter Höhe zu zahlen ist. Ein Beispiel mag dies erläutern: Gefordert wird an Kapital 45 000 Mk., an Rente 2700 Mk.; setzt man die Rente herab, so sind, da $45000 = 90\,\%$ von der Höchstsumme 50 000 sind, von der geforderten Rente $90\,\%$ abzuziehen; diese ist also nur noch auf 270 Mk. festzusetzen. Will man aber das Kapital herabsetzen, so sind, da $2700 = {}^{9}/_{10}$ von der Höchstsumme 3000 sind, von dem geforderten Kapital ${}^{9}/_{10}$ abzuziehen; dieses ist also nur noch auf 4500 festzusetzen; ist nun die Rente 5 Jahre lang zu gewähren, so hätte der Schuldner tatsächlich gezahlt im ersten Fall $45\,000 + 5 \cdot 270 = 46\,350$, im zweiten Fall dagegen nur $5 \cdot 2700 + 4500 = 18\,000$. Eine Gleichsetzung des Kapitals

mit der Rente war vom Gesetzgeber gar nicht beabsichtigt und ist in den meisten Fällen ja auch gar nicht möglich, da man von einem Kapital von 50 000 Mk., das zum gesetzlichen Zinsfuß von 4 % auf Zinsen steht, 50 mal 3000 Mk. zahlen kann

$$(50\,000 + \frac{50\,000}{100} \cdot 4 \cdot 50 = 50 \cdot 3000;$$

die Zinseszinsen kommen wegen des Verbots des Anatozismus nicht in Betracht); eine Rente auf eine so lange Zeit wird aber wohl kaum von einem Gericht gewährt. Es ist daher im engen Anschluß an den Wortlaut des Gesetzes nur zu verlangen, daß beim Zusammentreffen von Rente und Kapital nur soviel gewährt wird, daß nicht mehr als eine jährliche Rente von 3000 Mk., an Kapital im ganzen nicht über 50 000 Mk. gezahlt wird; beide Voraussetzungen müssen erfüllt sein. Dabei sind wir nicht in der Lage, ein Kapital in eine Rente umzurechnen, da es dafür an der Angabe der Jahresanzahl fehlt, wohl aber können wir die Rente, die ja vom Gericht auf eine bestimmte Anzahl von Jahren festgesetzt wird, nun in Kapital umrechnen und mit dem gefundenen Betrag ansetzen. Sind mehrere Renten, die verschieden lange Zeit laufen, vorhanden, so ist auch ihr Kapitalwert nach den Jahren verschieden; die Gesamtsumme aller Kapitalwerte darf 50 000 Mk. nicht überschreiten, sonst werden diese verhältnismäßig herabgesetzt und nach den herabgesetzten Kapitalien die Renten berechnet. Ein Beispiel mag dies erläutern: Gefordert werden 20 000 Mk. Kapital, eine Rente zu 2000 Mk. auf 5 Jahre und eine andere von 1000 Mk. auf 10 Jahre. Von einem Kapital in Höhe von 8333 Mk., das zu 4 % auf Zinsen steht, können 5 Jahre lang 2000 Mk. bezahlt werden, und ebenso von einem Kapital von 7143 Mk. 10 Jahre lang 1000 Mk. Die Kapitalwerte der Renten zusammen mit dem geforderten Kapital betragen nur 35 476 Mk.; es ist die Höchstgrenze also noch nicht erreicht; wollte der Richter jedoch die Renten in voller Höhe zubilligen, so wären die 3000 Mk. Rente erschöpft, über die hinaus nichts mehr zu zahlen ist; setzt er daher die Renten nur um ein Weniges herab, daß sie zusammen vielleicht nur 2999 Mk. betragen, so können die 20 000 Mk. voll geltend gemacht werden. Sind jedoch die 2000 Mk. Rente 20 Jahre lang und die 1000 Mk. Rente 30 Jahre lang zu zahlen, so ent-

spricht der ersten ein Kapitalwert von 22222 Mk., der zweiten ein solcher von 13636 Mk. Zusammen mit den geforderten 20000 Mk. Kapital würde sich also eine Summe von 55858 Mk. ergeben, d. h. die einzelnen Summen wären herabzusetzen auf 17901 Mk. (an Stelle des Kapitals), 19892 Mk. (an Stelle der ersten Rente; mit den 20jährigen Zinsen zusammen würde das 35806 Mk. ergeben) und 12206 (an Stelle der zweiten Rente; mit den 30jährigen Zinsen zusammen würde das 26853 Mk. ergeben); es würden demnach an Kapital 17901 Mk., an Renten 20 Jahre lang 1790 Mk. und 30 Jahre lang 895 Mk. zu zahlen sein. Sollte eins der geforderten Kapitalien mehr als 50000 Mk. oder eine der geforderten Renten mehr als jährlich 3000 Mk. betragen, so wären diese, unter entsprechender Anwendung von § 12 Abs. 2, wieder erst auf den Höchstbetrag herabzusetzen, danach die Rente in Kapitalwert umzurechnen und event. eine anteilmäßige Herabsetzung der Kapitalien herbeizuführen, was eine Herabsetzung der Rente zur Folge hätte. Damit wäre das eine Erfordernis, Nichtüberschreiten der Kapitalwertgrenzen, erreicht, und es wäre nun noch darauf zu achten, daß auch die mehreren Renten zusammen nicht 3000 Mk. erreichen; würden sie sie nach richterlicher Anordnung doch erreichen, so wäre für eine Kapitalleistung kein Raum mehr; würden sie jedoch noch einmal auf ein Geringes unter 3000 Mk. herabgesetzt, so könnte so viel, wie sie dadurch an Kapitalwert einbüßen, den Kapitalforderungen wieder zugefügt werden. Allerdings wäre dadurch der Grundsatz genau anteilmäßiger Herabsetzung zuungunsten der Renten durchbrochen. Aber durch diese Berechnungsart käme man doch der Regel nach zu einer verhältnismäßigen Herabsetzung aller Ansprüche, vor allem auch zu einer gleichzeitigen Herabsetzung von Kapital und Rente, während in den von den Kommentaren angegebenen Beispielen immer nur entweder das Kapital oder die Rente herabgesetzt werden kann. Nach der Ansicht Egers (S. 349) und ihm folgend Isaacs (S. 336) soll, um zu einem billigen Resultat zu kommen, die Kürzung dann grundsätzlich an der Rente vorgenommen werden, weil es bedenklich wäre, daß sonst der Ersatzberechtigte seine bereits entstandenen Kosten nicht decken könnte und seine Gläubiger auf Abzahlung von der Rente vertrösten müßte. Es würde darin aber praktisch

z. B. eine ganz ungerechtfertigte Benachteiligung der Unterhaltsberechtigten, deren Rentenansprüche doch nun jedes Jahr nur herabgesetzt zur Geltung kämen, gegenüber demjenigen liegen, der Ersatz der Beerdigungskosten verlangen kann; warum dessen Ansprüche so viel dringender sein sollen, ist schlechterdings nicht einzusehen und findet im Gesetz auch nicht den geringsten Anhalt.

Eine neue, von den Kommentaren überhaupt nicht beachtete Schwierigkeit besteht in der völligen Gleichsetzung von Körperverletzung und Tötung, während doch der Tod erst längere Zeit nach dem Unfall eintreten kann und erst in diesem Augenblick die Ansprüche mancher Berechtigter entstehen. Wird der Verletzte beim Unfall sofort getötet, so treten diese Schwierigkeiten freilich nicht ein; hatte er jedoch nach dem Unfall schon eine Entschädigungssumme erhalten oder eine Rente bezogen, so ist anzunehmen, daß das auch von Einfluß auf die Ansprüche derjenigen ist, die erst nach seinem Tode ersatzberechtigt werden. Es ist nun wohl beim Fehlen jeglichen gesetzlichen Anhalts anzunehmen, daß der Ersatzberechtigte mit einer sofort nach dem Unfall geleisteten Zahlung in Höhe von 50 000 Mk. aller Verbindlichkeiten ledig sein soll; das ergibt sich wohl aus dem Zweck des § 12, nämlich eine Versicherung gegen Haftpflicht zu ermöglichen. Hatte jedoch der Verpflichtete dem Verletzten eine Rente von 3000 Mk. gezahlt, so können unmöglich damit die Ansprüche der übrigen Berechtigten erloschen sein, denn diese Rente war ja nur bis zum Tode zu zahlen, während erst mit seinem Tode die Ersatzansprüche der übrigen Berechtigten des § 10 entstehen. Dieser Rentenanspruch kann daher auch nur so weit in Rechnung kommen, als sein Kapitalwert die Höchstsumme von 50 000 Mk. belasten würde. Ein Beispiel mag dies erläutern: Hatte der Verletzte 4000 Mk Kapital und eine jährliche Rente von 2000 Mk. erhalten, und hatte er 5 Jahre lang gelebt, so genügte ein Kapital von 8333 Mk., das zum gesetzlichen Zinsfuß von 4 % auf Zinsen steht, zu der fünfmaligen Zahlung der Rente; es blieben demnach nach dem Unfall noch 37 667 Mk. vom Höchstbetrag übrig, für die der Verpflichtete die gesetzlichen Zinsen genoß, so daß das Kapital nach 5 Jahren auf 45 200 Mk. angewachsen war. Stirbt der Verletzte nun an den Folgen des Unfalls, so ist nach

den oben angegebenen Regeln zu verfahren, jedoch als Höchstbetrag des Kapitals nicht mehr 50 000 Mk., sondern 45 200 Mk. einzusetzen, während an dem Höchstbetrage der Rente von 3000 Mk. nichts geändert wird. Stirbt daher der Verletzte ohne Hinterlassung von nach § 10 Abs. 2 ersatzberechtigten Personen und war er bis zu seinem Tode im Besitz einer jährlichen Rente von 3000 Mk., so kann (im Gegensatz zu Hoepfel S. 282) der Erbe Ersatz der Beerdigungskosten genau so verlangen wie jeder andere, der zur Tragung dieser Kosten verpflichtet war.

Ebenso wäre zu verfahren, wenn nachträglich ein Ersatzberechtigter eine Erhöhung seiner Rente nach § 323 ZPO. verlangen könnte, z. B. wegen einer nicht vorauszusehenden weiteren Minderung seiner Erwerbsfähigkeit; dann wäre zunächst derjenige Kapitalwert, der zur Zahlung der Rente in ursprünglicher Höhe bis zur Zeit der Erhöhung genügen würde, und sodann der Wert desjenigen Kapitals zu berechnen, das unter Hinzufügung der gesetzlichen Zinsen für die Zeit, während der die Rente in ursprünglicher Höhe lief, genügen würde, um die erhöhte Rente zu zahlen; die Summe aller Kapitalien dürfte wieder 50 000 Mk. nicht überschreiten, sonst wäre eine anteilmäßige Herabsetzung vorzunehmen und dadurch auch zugleich die Rente zu kürzen. — Hierher gehört auch der Fall, daß eine spätere Erhöhung der Rente deshalb eintritt, weil nachträglich ein Ersatzberechtigter fortfällt und infolgedessen Kapital wieder frei wird zur Ergänzung der Ansprüche der übrigen Rentenberechtigten; waren die Verpflichtungen des Ersatzverpflichteten nämlich durch Urteil festgesetzt, so kann der Fortfall eines Berechtigten nur den Rentenberechtigten zugute kommen, da diese nach § 323 ZPO. eine Abänderung des Urteils verlangen können, nicht jedoch den Kapitalberechtigten, da deren Ansprüche mit Eintritt der Rechtskraft ein für allemal festgelegt sind. Wir hätten hier also wieder eine Durchbrechung des Grundsatzes genau anteilmäßiger Herabsetzung der verschiedenen Ansprüche, aber in diesem Fall zugunsten der Rentenberechtigten. Jedenfalls ist der Ersatzverpflichtete immer so zu stellen, daß er nicht mehr als eine jährliche Rente von 3000 Mk. zu zahlen hat, und daß er durch eine sofort nach dem Unfall geleistete Zahlung von 50 000 Mk. seiner sämtlichen Verpflichtungen ledig gewesen wäre. Diese Regel

gilt auch bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten; hatte z. B. der Verletzte an sich eine Rente von 6000 Mk. zu beanspruchen, während das Gericht ihm wegen seines mitwirkenden Verschuldens nur die Hälfte des Schadens zubilligen will, so könnte der Verletzte eine jährliche Rente von 3000 Mk. beanspruchen; es liegt gar kein Grund vor, die Rente zunächst auf 3000 Mk. herabzusetzen und davon dem Verletzten nur die Hälfte zuzubilligen (Hoepfel S. 297 im Gegensatz zu Hallbauer, Neukirch-Rosenmeyer § 12); die Ungereimtheit, daß der Verletzte nun genau soviel erhält, wie wenn ihn kein Verschulden träfe, liegt darin, daß eine Haftungsbeschränkung bis zu einer festen Grenze notwendig Ungerechtigkeiten zur Folge hat; hätte z. B. von zwei Verletzten der eine eine Rente von 3000 Mk., der andere von 6000 Mk. an sich zu fordern, so wären auch in diesem Fall jedem gleichmäßig 3000 Mk. zuzubilligen; so darf auch das mitwirkende Verschulden des Verletzten nicht zu einer nochmaligen Haftpflichtbeschränkung des Ersatzverpflichteten führen.

2. b) Bei Tötung mehrerer Personen gilt jedesmal für diejenigen, die aus dem Tode eines der Getöteten Ersatzansprüche geltend machen, das zu 2a Gesagte, d. h. auf jeden Getöteten braucht nur ein Kapitalbetrag von 50 000 Mk. oder ein Rentenbetrag von 3000 Mk. als Schadensersatz gezahlt zu werden; das ergibt sich aus den Worten „unbeschadet der in Nr. 1 bestimmten Grenze" in Nr. 2 des § 12. Mehrere Berechtigte können hier jedoch, wo es sich um mehrere Verletzungen handelt, auch so auftreten, daß mehrere Personen körperlich verletzt oder teils körperlich verletzt, teils getötet sind. Dann kommt für jeden Verletzten die in Nr. 1 des § 12 angegebene Grenze in Betracht. Zugleich werden die für sämtliche Verletzungen zu zahlenden Höchstbeträge auf 150 000 Mk. in Kapital und 9000 Mk. in jährlicher Rente festgesetzt; die Herabsetzung hat nach den unter 2a angegebenen Regeln zu erfolgen, d. h. wird nur Kapitalwert gefordert, so anteilmäßig, wenn nur Rente, so diese für jedes Jahr anteilmäßig, wenn jedoch Kapital und Rente zugleich, so unter Einsetzung des Kapitalwerts der Rente und mit den beiden Erfordernissen, daß nicht mehr als eine jährliche Rente von 9000 Mk., an Kapital im ganzen nicht über 150 000 Mk. zu zahlen ist. Zeigt sich eine Körperverletzung

erst später, oder tritt der Tod erst später ein, oder kann ein Ersatzberechtigter eine nachträgliche Erhöhung seiner Rente verlangen, so ist der Ersatzpflichtige so zu stellen, daß er durch eine Zahlung von höchstens 150 000 Mk. nach dem Unfall seiner sämtlichen Verpflichtungen ledig gewesen wäre und in keinem Jahr mehr als 9000 Mk. Rente zu zahlen braucht.

3. Handelt es sich sowohl um Sachbeschädigung wie Körperverletzung bezw. Tötung, so laufen beide Ersatzverpflichtungen völlig unberührt nebeneinander her; sie beeinflussen einander in keiner Weise, und ein Übergreifen der einen auf die andern, z. B. die Herübernahme des Überschusses der einen zur Deckung des Fehlbetrages der andern, ist nicht möglich. Der Ersatzverpflichtete kann daher im ungünstigsten Fall 160 000 Mk. zu zahlen haben.

Die anteilmäßige Herabsetzung der Ansprüche von mehreren Berechtigten kann besondere Schwierigkeiten dann bieten, wenn zu verschiedenen Zeiten oder vor verschiedenen Gerichten geklagt wird. Die Ansprüche der Ersatzberechtigten bestehen völlig unabhängig voneinander, auch wenn sie wegen der Höchstgrenze nur in herabgesetztem Umfang geltend gemacht werden können; denn durch die Festsetzung der Höchstgrenze wird nur eine rechnungsmäßige, nicht aber eine rechtliche Abhängigkeit voneinander herbeigeführt. Hätte der Ersatzverpflichtete, ohne daß es zu einer Anrufung des Gerichts gekommen wäre, Schadensersatz geleistet, und zwar in höherem Umfang, als er verpflichtet war, so würden dadurch die Ansprüche der übrigen Berechtigten nicht berührt. Der Ersatzpflichtige könnte das über seine Verpflichtung hinaus Gezahlte nach den Regeln über eine ungerechtfertigte Bereicherung zurückverlangen. Wird nun der Ersatzpflichtige von einem Berechtigten verklagt, so könnte er bis zum Schluß derjenigen mündlichen Verhandlung, auf die das Urteil ergeht, geltend machen, daß der Anspruch des Klägers herabgesetzt ist durch den gleichzeitigen Anspruch eines andern Berechtigten, und dies auch, wenn der andere Berechtigte vielleicht selbst schon vor demselben oder einem andern Gericht Klage erhoben hat; in diesem Fall kann das Gericht nach allgemeinen Prozeßregeln die Verbindung der vor ihm anhängigen Prozesse oder, falls der andere Prozeß vor einem andern Gericht anhängig ist, die Aussetzung bis zur Erledigung des andern Pro-

zesses anordnen oder doch nur die nach Abs. 2 zu gewährende Entschädigung durch Teilurteil zusprechen und wegen des Restes Aussetzung anordnen (s. RG. Bd. 24 S. 382). Liegt ein Urteil schon vor und taucht erst jetzt der Anspruch eines neuen Berechtigten auf, so könnte der Ersatzpflichtige sich vor Ablauf der mit der Zustellung des Urteils einsetzenden Notfrist durch Berufung oder Einspruch schützen. Nach Ablauf derselben könnte jedoch das Urteil nicht mehr rückgängig gemacht werden, da die Vollstreckungsgegenklage hier versagt; denn der Grund zu der Einwendung, daß der Schaden des einen Berechtigten durch den gleichzeitigen Anspruch eines andern nur noch in herabgesetztem Umfang zu ersetzen sei, ist zugleich mit dem Anspruch selbst, also schon vor Beginn der mündlichen Verhandlung, entstanden; nur auf die Entstehung, nicht aber auf die Kenntnis hiervon kommt es an. Die gleiche Schwierigkeit entsteht, wenn der Ersatzpflichtige auf Grund des Urteils schon gezahlt hat; denn wollte der Ersatzpflichtige wegen des Auftauchens eines neuen Berechtigten das zu viel Gezahlte vom Ersatzberechtigten zurückverlangen, so würde immer die Rechtskraft des früheren Prozesses entgegenstehen, d. h. der Richter wäre an die rechtliche Beurteilung des früheren Prozesses gebunden.[1]) Eine Ausnahme macht jedoch § 323 ZPO. für den Fall der Verurteilung zu künftig fällig werdenden wiederkehrenden Leistungen. Die Rechtskraft wird hier ausgeschlossen, aber auch nur zur Abänderung des Urteils für die Zeit nach Erhebung der Klage. Eine Kapitalleistung könnte der Ersatzverpflichtete daher überhaupt nicht, eine Rentenleistung nur für die Zeit nach Erhebung der Klage kondizieren. Wollte man den übrigen Ersatzberechtigten nun ihre Ansprüche ohne Rücksicht auf die nicht mehr rückgängig zu machende Mehrzahlung in gleicher Höhe zubilligen, so wäre tatsächlich die Höchstgrenze des § 12 um die Mehrzahlung überschritten. Dies Ergebnis wollen Hoepfel (S. 292), Krause (S. 162), Waldeck (S. 94) und Gordan (Anm. 5) dadurch ver-

[1]) Diese Schwierigkeiten fallen bei Stein 11. Aufl. Vorbem. § 704 II, 2 dadurch weg, daß er bei der Zwangsvollstreckung eine Scheidung macht zwischen der rechtmäßigen Handlung des Staats und der rechtswidrigen des Gläubigers; danach soll der Ersatzpflichtige trotz Rechtskraft das auf Grund des materiellen Rechts zu viel Gezahlte als ungerechtfertigte Bereicherung zurückverlangen können; s. dagegen die bei Stein a. a. O. angeführte Literatur.

meiden, daß sie die Mehrzahlung auf die Ansprüche der übrigen Berechtigten in Anrechnung bringen und diesen eine condictio aus § 816 BGB. bezw. für die Rentenzahlung unter entsprechender Anwendung des § 816 gegenüber demjenigen, der die Mehrzahlung erhalten hat, gewähren. Der Versuch scheitert jedoch daran, daß die Mehrzahlung keine Leistung ist, die den übrigen Ersatzberechtigten gegenüber wirksam ist. Da die Ansprüche der verschiedenen Berechtigten unabhängig voneinander bestehen, so kann dadurch, daß der Ersatzpflichtige nach einem über die Höhe der Ersatzpflicht irrenden Urteil zu viel gezahlt hat, der Anspruch der andern Berechtigten nicht berührt werden; das würde dem Wesen des Schuldverhältnisses widersprechen, welches rechtliche Beziehungen nur zwischen dem Schuldner und Gläubiger, nicht zwischen einer dieser Personen und einem Dritten aufstellt. Ausnahmen hiervon sind stets ausdrücklich im Gesetz erwähnt (wie z. B. im BGB. die §§ 370, 378, 406—408, 422—424, 429, 767 Abs. 1, 851, 893, 1344, 1435, 1959 Abs. 2, 3, 2367—2370). Es müßte sonst auch dem Ersatzpflichtigen möglich sein, bei außergerichtlicher Schadensersatzleistung wegen Verletzung mehrerer Personen sich durch Zahlung der Höchstsumme an einen Berechtigten von allen weiteren Ansprüchen zu befreien, während nun der andere Ersatzberechtigte dem ersten den Beweis seines Anspruchs, d. h. unter Nachweis der Nichtanwendung des § 7 Abs. 2 sowie den Nachweis der ungerechtfertigten Bereicherung zu führen hätte; eine solche nochmalige Erschwerung für einzelne der Ersatzberechtigten, ihre Rechte geltend zu machen, kann beim Fehlen einer ausdrücklichen gesetzlichen Vorschrift nicht angenommen werden. Der Schuldner könnte daher den späteren Gläubigern wohl entgegensetzen, daß ihre Ansprüche nur in herabgesetztem Umfang zu Recht beständen, nicht aber eine frühere Zahlung an einen andern Ersatzberechtigten. Soweit der Schuldner dadurch Zahlungen über die Höchstgrenze des § 12 hinaus zu leisten hatte, ist das auf Mängel zurückzuführen, die notwendigerweise, aber auch ganz allgemein mit der Rechtskraft verbunden sind. Jedenfalls sind die Ersatzansprüche der übrigen Berechtigten unter völliger Außerachtlassung derjenigen Mehrzahlungen zu behandeln, die einem Ersatzberechtigten über die gesetzliche Verpflichtung hinaus geleistet sind.

III. Ersatzverpflichtete.

§ 9.

1. Halter.

An erster Stelle unter denjenigen, gegen die sich Haftpflichtansprüche aus Automobilunfällen richten, steht der Halter des Kraftfahrzeuges. Der Begriff, dessen Bestimmung viele Schwierigkeiten machte und noch macht, ist gewählt unter bewußter Anlehnung an den Begriff des Tierhalters im § 833 BGB. Der Gesetzgeber hat damit die Auslegung, die der Begriff durch die Rechtsprechung gefunden hat, billigen wollen. Was versteht nun die Rechtsprechung unter einem Tierhalter? In RG. Bd. 52 S. 117 wird er unter Anlehnung an den Sprachgebrauch als derjenige definiert, der im eigenen Interesse durch Gewährung von Obdach und Unterhalt die Sorge für das Tier unternommen hat, und zwar auf einen Zeitraum von gewisser Dauer, nicht nur zu einem vorübergehenden Zweck. Diese Bestimmung wurde vom Reichsgericht (RG. Bd. 62 S. 81 f.) nicht aufrechterhalten, weil sie „in gewissen Fällen zu auffallenden Ergebnissen führen muß". Zunächst ließ man das Erfordernis, Obdach und Unterhalt zu gewähren, fallen, da es angebracht schien, auch denjenigen als Halter haften zu lassen, der unentgeltlich ohne Gewährung von Obdach und Unterhalt das Tier eines andern benutzte, das dieser ihm aus Gefälligkeit zur Verfügung gestellt hatte (s. auch Urteil des RG. vom 20. 6. 1910 im Komm. d. RGRäte § 833, 4). Das Erfordernis einer längeren Dauer konnte dann vor allem in den vielen Fällen nicht aufrechterhalten bleiben, in denen jemand ein Tier kauft, um es sofort weiter zu verkaufen, ja vielleicht um es sofort zu

schlachten. Von den Anhängern der Fassung, die eine längere Dauer voraussetzt, wurde geltend gemacht, daß doch der Wille, das Tier längere Zeit hindurch zu behalten, wenigstens event. vorhanden wäre, wenn der Weiterverkauf nicht erfolgt; wie aber dann, wenn der Käufer das Tier nur gekauft hat, weil er einen Kaufliebhaber an der Hand hat, wenn er vielleicht als Kommissionär auf dessen Auftrag kauft? In solchen und ähnlichen Fällen, in denen die Dauer von ganz ungewissen Ereignissen abhängt, kann man doch nicht sagen, daß ein Verhältnis von längerer Dauer vorliegt, und jedenfalls war die Absicht doch auf einen vorübergehenden Gebrauch gerichtet. Es blieb daher vom ganzen Begriff nur das Erfordernis, die Sorge für das Tier im eigenen Interesse zu übernehmen, und entsprechend angewendet wäre Halter eines Kraftfahrzeuges also, wer an der Benutzung desselben ein eigenes Interesse hat. Dies hat das Reichsgericht auch kürzlich noch in einer Entscheidung v. 21. 3. 1914 angenommen. Jedoch ist auch diese Bestimmung nicht völlig befriedigend; zwar kommt hierin richtig zum Ausdruck, daß die Eigenschaft als Halter eine solche nicht rechtlicher, sondern rein tatsächlicher Natur ist; der Chauffeur, der sich mit dem Automobil seines Herrn auf und davon macht, um nicht zurückzukehren, beendet die Haltereigenschaft seines Herrn und setzt sich an dessen Stelle. Ebenso kommt richtig zum Ausdruck, daß man nicht etwa auf die Eigenschaft als Eigentümer, als mittelbarer oder unmittelbarer Besitzer zu sehen hat, gerade letzteres war übrigens in der Literatur nicht unbestritten; so wollten Windscheid-Kipp (S. 926 Nr. 3) nur den Eigenbesitzer, dagegen Cosack (§ 166 II, 1a) und Dernburg (§ 396 IV, 1) nur den unmittelbaren Besitzer als Halter anerkennen. Richtig ist daran nur, daß der Halter Besitzer sein muß, denn es widerspricht dem Sprachgebrauch, daß jemand sich ein Tier oder Fahrzeug hält, der die tatsächliche Gewalt darüber verloren hat. Jedoch ist die Definition des Reichsgerichts deshalb nicht klar genug gefaßt, weil an der Benutzung des Automobils oft mehrere ein Interesse haben können, ohne daß wir sie doch als Halter ansehen möchten. Z. B. der Vater kauft seinem Sohn, dem der Arzt Zerstreuung angeordnet hat, ein Kraftfahrzeug; der Sohn findet Gefallen daran; zugleich erbietet sich die Gesellschaft, deren

Prokurist der Sohn ist und die sich dessen Arbeitskraft erhalten will, einen Zuschuß zu den Kosten zu leisten. Alle drei haben sie jetzt ein eigenes Interesse an der Benutzung. Sind sie darum auch Halter? Zur Ausscheidung lassen einige nur ein „wirtschaftliches" Interesse gelten (Hallbauer S. 213; auch das oben angegebene Urteil v. 21. 3. 1914 spricht nur davon), aber wohl mit Unrecht, denn wer sich zum Vergnügen ein Automobil hält, hat an der Benutzung doch kein wirtschaftliches Interesse. Die Motive zum Kraftfahrzeuggesetz geben als wichtiges Erkennungszeichen an, daß derjenige ein Interesse daran hat, „wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt"; ja in Fortführung dieses Gedankens geht Isaac so weit, daß er kurz denjenigen als Halter erklärt (S. 103, 110), für dessen Rechnung das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls in Betrieb ist. Wenn diese Definition gegenüber den meisten übrigen auch schon bedeutend klarer ist, so führt sie aber doch zu manchen Zweifeln gerade in solchen Fällen, in denen ein Zuschuß zur Unterhaltung von anderer Seite geleistet wird; z. B. jemand stellt seinem Freund seinen Stall als Garage aus Gefälligkeit zur Verfügung; oder im Anstellungsvertrag bestimmt eine Aktiengesellschaft, daß der Direktor ihr Automobil jederzeit und zu jedem Zwecke benutzen kann und nur die Kosten für Benzin zu tragen hat, während die Gesellschaft für alles andere sorgt; oder eine Gummifabrik liefert einem Rennfahrer alle Gummireifen unentgeltlich gegen gelegentliche Empfehlung der Marke oder wohl nur zu Reklamezwecken.

Als wesentliches, stets wiederkehrendes Kennzeichen beim Halter zeigt sich, daß ihm das Kraftfahrzeug zu freier Verwendung zur Verfügung steht. Es wurde oben schon gesagt, daß der Halter auch stets Besitzer ist. Niemand ist Halter vor der Besitzerlangung, also nicht der Besitzdiener (§ 855 BGB.), nicht der Käufer, solange der Verkäufer es noch nicht übergeben hat, sondern noch im Verkaufsladen stehen hat oder es durch seinen Angestellten dem Käufer zuführen läßt; nicht der Kommittent, solange sich das Fahrzeug noch in Händen des Kommissionärs befindet, nicht der Postfiskus, solange noch die Fabrik die Wagen zur Abnahme vor-

führt. Ebenso geht die Haltereigenschaft sofort mit Besitzverlust verloren; wie durch eine nur vorübergehende Verhinderung in der Ausübung der Gewalt der Besitz nicht beendet wird (§ 856 Abs. 2 BGB.), so auch nicht die Eigenschaft als Halter; fährt jemand mit dem unbeaufsichtigt stehenden Automobil eines andern zu einer kurzen Spazierfahrt davon, so bleibt der bisherige Halter dies auch jetzt noch; nur den etwa entstehenden Schaden hat kraft positiver Bestimmung des § 7 Abs. 3 der andere zu ersetzen, der nicht etwa Halter wird. Schwerlich wird sich aber, entsprechend dem mittelbaren und unmittelbaren Besitzer, ein Begriff des mittelbaren und unmittelbaren Halters konstruieren lassen, da in einem solchen abgestuften Besitzverhältnis wohl nur einem das Fahrzeug zu freier Verwendung zur Verfügung stehen kann; ob dies der mittelbare oder unmittelbare Besitzer ist, ist Tatfrage. Wird ein Automobil zur Verwahrung gegeben, so ist Halter der Hinterleger, also der mittelbare Besitzer; wird es vermietet, so ist es der Mieter, also der unmittelbare Besitzer. Wie aber mehrere Personen Mitbesitzer sein können, so können auch mehrere zugleich Halter sein, vorausgesetzt jedoch, daß ihnen allen, vielleicht jedem allein oder nur allen zusammen, das Fahrzeug zu freier Verwendung zur Verfügung steht; haben sie sich jedoch in die Benutzung geteilt, so ist Halter in jedem Augenblick derjenige, dem das Fahrzeug zu freier Verwendung zur Verfügung steht (so Krause S. 62; Hoepfel S. 114). Halter ist daher derjenige, der das Fahrzeug so besitzt, daß es ihm zu freier Verwendung zur Verfügung steht. Nicht ist erforderlich, daß er über das Automobil verfügen kann, sondern nur, daß er frei die Verwendung bestimmt. Auch kommt es nicht auf das Recht zu dieser Bestimmung an; derjenige, der das Automobil gestohlen hat, kann über die Verwendung bestimmen, ohne ein Recht dazu zu haben. Nicht ist aber Halter der Kauflustige, der eine Probefahrt ausführt; auch nicht derjenige, der mit dem ihm zur Reparatur übergebenen Fahrzeug nach vollendeter Ausbesserung eine Probefahrt unternimmt. Endlich wird man nicht Halter, daß man lediglich zur Beförderung oder zu augenblicklichem Vergnügen ein Kraftfahrzeug benutzt; der Fahrgast, der sich also eine Kraftdroschke nimmt, ist kein Halter. Das ist auch nicht anders, wenn

man selbst fährt, sei es nun unentgeltlich als Entleiher oder entgeltlich als Mieter.[1]) Das Maß der Verfügung tritt hier ganz zurück gegenüber dem Zweck, nämlich der Beförderung oder dem Vergnügen; doch ändert sich das Verhältnis sehr leicht bei geliehenen oder gemieteten Automobilen derart, daß das Maß der freien Bestimmung und zugleich der aufzuwendenden Fürsorge in den Vordergrund tritt, und zwar ganz besonders, wenn das Kraftfahrzeug auf längere Zeit zum Gebrauch überlassen wird. Die längere Dauer ist gerade in diesem Fall das Zeichen freier Verfügungsfähigkeit (ebenso Eger S. 112; Kirchner S. 56; von Isaac verworfen als unrichtig und unklar).

Ist das Kraftfahrzeug verpfändet, so wird der Pfandgläubiger Besitzer, der dem Schuldner den Besitz vermittelt (§§ 1205, 868 BGB.); da an beweglichen Sachen das Pfand nur als Faustpfand entsteht und regelmäßig der Pfandgläubiger nur zum Besitz, nicht auch zur Nutzung berechtigt ist, so wird regelmäßig auch der Betrieb aufhören; es braucht daher, da der Halter nur für Unfälle beim Betriebe des Kraftfahrzeugs haftet, nicht untersucht zu werden, wer Halter ist. Ist dem Gläubiger jedoch das Kraftfahrzeug zu Nutzpfand verpfändet (§ 1214 BGB.), so hat er auch über die Verwendung zu bestimmen, wird also Halter. Hat der Pfandgläubiger nicht Allein-, sondern Mitbesitz erlangt (§ 1206 BGB.), so können Gläubiger und Schuldner zusammen Halter sein. Wird an einem Kraftfahrzeug ein Pfändungspfandrecht begründet, so wird auch hier oft der Betrieb aufhören; da jedoch nach § 808 Abs. 2 ZPO. die Fahrzeuge im Gewahrsam des Schuldners zu lassen sind und die Pfändung nur eine Entziehung der rechtlichen Verfügungsmacht darstellt, nicht auch eine Entziehung der tatsächlichen Fähigkeit, über die Verwendung zu bestimmen (Stein 1913 S. 571), so ist auch sehr wohl denkbar, daß der Betrieb aufrechterhalten bleibt. Halter ist dann derjenige, bei dem das Fahrzeug gepfändet und von dem es weiter verwendet wird, sei es nun, daß dies der

---

[1]) Es kann jedoch in diesem Fall ebenso wie in den eben angegebenen beiden Fällen der Probefahrt eine vertragliche Haftungsübernahme, ausdrücklich oder stillschweigend, vorliegen; sie muß aber, wenn stillschweigend, deutlich erkennbar sein (ebenso Recht 1907 Nr. 3808).

Schuldner ist (§ 808 ZPO.), der pfändende Gläubiger selbst oder ein zur Herausgabe bereiter Dritter (§ 809 ZPO.).

Da der Halter über die Verwendung bestimmt, so muß er geschäftsfähig sein. Dies ist jedoch sehr bestritten.[1]) Die Vorschriften über die Geschäftsfähigkeit (§§ 104 f. BGB.) stehen im 3. Abschnitt, der über „Rechtsgeschäfte" handelt, und es ist daraus zu entnehmen, daß sie zunächst auch nur für Rechtsgeschäfte Anwendung finden sollen. Rechtsgeschäfte sind eine Unterart der „Rechtshandlungen" im weiteren Sinne, das sind Handlungen, an die sich Rechtswirkungen anschließen, gleichgültig ob diese Wirkung gewollt ist oder nicht; Rechtsgeschäfte dagegen sind Privatwillenserklärungen, gerichtet auf Hervorbringung eines rechtlichen Erfolges, welcher nach der Rechtsordnung deswegen eintritt, weil er gewollt ist (Mot. z. BGB. Bd. 1 S. 126). Dem Rechtsgeschäft wesentlich ist also, daß ein Wille sich betätigt, der auf die Hervorbringung rechtlicher Wirkungen gerichtet ist. Der Wille des Halters jedoch, der über die Verwendung des Kraftfahrzeuges bestimmt, ist nicht auf die Hervorbringung rechtlicher, sondern tatsächlicher Wirkungen gerichtet. Die Anordnungen, die der Halter trifft, sind also keine Rechtsgeschäfte, jedoch sind sie Rechtshandlungen; denn wer über die Verwendung bestimmt, wird Halter mit allen sich daraus ergebenden Folgen, gleichgültig ob er Halter werden will oder nicht. Über die Rechtshandlungen sind allgemeine Bestimmungen nicht gegeben. Wie weit die Vorschriften über Rechtsgeschäfte auf sie zu übertragen sind, soll nach den Motiven (Bd. 1 S. 127) der Wissenschaft überlassen bleiben. Gerade auf eine solche Rechtshandlung, zu deren Merkmalen eine Handlung im Sinne „gewollten" Tuns oder Lassens gehört (wie es die Bestimmung über die Verwendung ist), erscheint es angebracht, die Vorschriften über

---

[1]) Ebenso Cosack § 166 II, 2b S. 686; Crome § 336 I, S. 1062; s. auch Anm. 4; Endemann § 202 Anm. 9 S. 1273; Hallbauer S. 12; Eger S. 114, aber nur, wer Halter „wird", nicht „ist". And. A. Oertmann § 833, 3f S. 1104 (mit der Einschränkung: nur auf die Frage, ob man Tierhalter sei, nicht auf die davon verschiedene, ob man als solcher hafte, ist die normale Geistesentwicklung von Einfluß); Staudinger § 833, 5e S. 1786; Dernburg § 396 III S. 744; Windscheid-Kipp S. 953; Kohler Bd. 2 § 183 II, 2 S. 496; Isaac S. 110; Hoepfel S. 113; Krause S. 62; Waldeck S. 38.

Rechtsgeschäfte bezw. unerlaubte Handlungen in Ansehung der Willensfähigkeit des Handelnden entsprechend anzuwenden (Neumann Bd. 1 Vorbem. vor § 104, 4 cβ S. 99). Als Ergänzung für die mangelnde Geschäftsfähigkeit des Geschäftsunfähigen oder beschränkt Geschäftsfähigen ist sodann aber noch anzunehmen, daß dessen fehlender Wille durch den Willen des Gewalthabers (gesetzlicher Vertreter) ersetzt wird; der Mündel, nicht der Gewalthaber ist Halter (ebenso Eger S. 113; Waldeck S. 38; and. A. Hoepfel S. 115; Krause S. 61; Isaac S. 109). Es sind demnach auch die Vorschriften über die Vertretung, sei es nun gesetzliche oder willkürliche, entsprechend anwendbar. Dies ist besonders wichtig für die juristischen Personen, die ja zweifellos Kraftfahrzeughalter sein können. Der in der Geschäftsfähigkeit Beschränkte kann daher auch nur Halter werden mit Genehmigung seines gesetzlichen Vertreters.

Bringt die Frau dem Mann ein Automobil in die Ehe ein, so wird der Mann regelmäßig daran Besitz erlangen; da er beim gesetzlichen Güterstand der Verwaltung und Nutznießung das eingebrachte Gut zu verwalten hat (§ 1374 BGB.), so wird er mit Übernahme der Verwaltung Halter; trifft „im Einzelfall" die Frau alle erforderlichen Anordnungen, gleichgültig ob mit ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung des Mannes oder ohne eine solche, so wird sie dadurch noch nicht Halterin. Betreibt die Frau jedoch mit Einwilligung des Mannes ein selbständiges Erwerbsgeschäft (§ 1405 BGB.), so ist sie Halterin. Ebenso wäre wieder zu entscheiden, wenn sie das Erwerbsgeschäft ohne seine Einwilligung betrieb, denn es kommt ja nur auf die tatsächliche freie Bestimmung an, nicht auf das Recht zur Bestimmung. Auch die eben angeführten Beispiele, daß der Mann die Verwaltung führt oder wenn die Frau das tut, sie ihn vertritt, sind nur als Regelfälle anzusehen, von denen Ausnahmen sehr wohl möglich sind (s. Staudinger 5./6. Aufl. § 833, 5k und die dort angegebene Literatur. Oertmann, Das Besitzrecht des Ehemanns am eingebrachten Frauengut, in Iherings J. Bd. 44 S. 207 f.). Dasselbe gilt von den folgenden Beispielen. — Bei der Gütertrennung bleibt die Frau Halterin, es sei denn, daß sie die Verwaltung ihrem Manne übertragen hat (§ 1430 BGB.), wodurch

der Mann Halter wird. Treffen sie beide die erforderlichen Anordnungen, so sind sie beide Halter. — Bei der ehelichen Gütergemeinschaft ist wieder der Mann Halter, da das Gesamtgut seiner Verwaltung unterliegt (§ 1443 BGB.), es sei denn, daß das Kraftfahrzeug zum selbständigen Betrieb eines Erwerbsgeschäfts der Frau gehört (§ 1452 BGB.). Mit Aufhebung der Gütergemeinschaft werden beide Ehegatten zusammen Halter, da beiden die Verwaltung bis zur Auseinandersetzung gemeinschaftlich zusteht (§ 1472 BGB.); nach der Auseinandersetzung gilt dasselbe wie bei der Gütertrennung (§ 1470 BGB.). Bei fortgesetzter Gütergemeinschaft ist Halter der überlebende Ehegatte (§ 1487 BGB.).[1])

Stirbt der Halter, so wird Halter der oder die Erben, da ja bis zur Auseinandersetzung die Verwaltung des Nachlasses den Erben gemeinschaftlich zusteht (§ 2038 BGB.; s. auch § 857). Da es aber nur auf die tatsächliche Bestimmung, nicht auf das Recht zur Bestimmung der Verwendung ankommt, so wäre nur ein Erbe allein Halter, wenn nur er allein sich um das Fahrzeug

[1]) s. hierzu die treffenden Ausführungen des OLG. Köln im Recht Bd. 12 S. 977: Zwischen den Eheleuten bestand Errungenschaftsgemeinschaft, der Hund zählte zu der Errungenschaftsmasse. Als Tierhalter können nicht um deswillen, weil der Hund zur Errungenschaftsgemeinschaft der Eheleute zählte und sonach deren Gesamteigentum war, diese ohne weiteres beide angesehen werden. Als Halter des Tieres kann vielmehr nach Lage nur der Ehemann gelten, mag die Ehefrau auch immerhin den Hund mit verfüttert und gewartet haben. Nach §§ 1519, 1443 ist es der Ehemann, der die Sorge für die Pflege, die Fütterung und das Obdach der zu dem Gesamtgut zählenden Tiere hat, da diese Sorge eine Verwaltungshandlung ist. Kraft dieses Verhältnisses muß angenommen werden, daß, falls er ein Tier für die Errungenschaft und deren Zwecke anschafft, er als derjenige anzusehen ist, der die Sorge für Pflege, Fütterung und Obdach des Tieres übernommen hat, und zwar im eigenen Interesse. Übt er selber die Sorge für die Pflege usw. nicht aus, läßt er sie vielmehr durch andere ausüben oder unterstützen ihn andere in Ausübung dieser Sorge, so sind die anderen nicht Tierhalter, sondern er, da diese, weil das Tier für die Zwecke der Errungenschaftsgemeinschaft dient, nicht für sich, sondern für den die Verwaltung führenden Ehemann dabei tätig wird. Dies gilt auch im Zweifel für den Fall, daß die Ehefrau sich neben dem Ehemann um die Pflege und Fütterung des Tieres kümmert, denn da ihr keine Verwaltungshandlung zusteht noch obliegt, so ist jedenfalls im Zweifel nicht anzunehmen, daß sie, wenn sie sich auch mit der Wartung des Tieres zu schaffen macht, diese Sorge für sich übernommen hat, sondern daß sie sich dabei nur für ihren Ehemann und zu dessen Unterstützung betätigt.

kümmert, die Anordnungen trifft und über die Verwendung bestimmt, während die übrigen Erben keine Notiz davon nehmen; anders würde es aber wieder sein, wenn die Erben einen von ihnen zum Verwalter bestimmten (Isaac S. 113; Hallbauer S. 12); aus demselben, rein tatsächlichen Grunde ist vor allem auch Halter der Erbe, der vor der Ausschlagung erbschaftliche Geschäfte besorgt (§ 1959 BGB.), sowie der Erbschaftsbesitzer (§ 2018 BGB.) oder derjenige, der die Annahme anficht (§ 1954 BGB.); der Nacherbe wird erst durch die Herausgabe (§ 2130 BGB.) des Fahrzeugs durch den Vorerben Halter, denn vorher hatte er vielleicht (trotz § 857 BGB.) nicht den Besitz (Strohal S. 104), wenn z. B. der Vorerbe das Recht des Nacherben nicht anerkennt; wenn er aber auch den Besitz vermittelst § 854 Abs. 2 BGB. erlangt hatte, so fehlt es doch vor der Übernahme an der Möglichkeit, über die Verwendung zu bestimmen. Ebenso wäre im Fall des Erbschaftskaufs (§ 2374 BGB.) zu entscheiden, obwohl der Käufer vom Kaufabschluß an die Nutzung zieht und die Lasten zu tragen hat (§ 2379 BGB.).

Der Halter muß aber nicht nur die Möglichkeit haben, über die Verwendung zu bestimmen, sondern auch den Willen dazu. Läßt ein Dieb das gestohlene Fahrzeug auf dem Grundstück eines Bauern stehen und läuft davon, so wird der Bauer nicht Halter, wenn er mit dem Fahrzeug nichts zu tun haben will. Auch hieraus ergibt sich das Erfordernis der Geschäftsfähigkeit für den Halter.

Zu bemerken wäre noch, daß es für den Begriff des Halters gleichgültig ist, auf wessen Namen das Kennzeichen des Fahrzeugs eingetragen ist.

§ 10.

2. Eigenmächtiger Benutzer.

Nach § 7 Abs. 3 KfG. ist an Stelle des Halters der andere zum Schadensersatz verpflichtet, der das Fahrzeug ohne dessen Wissen und Willen in Betrieb setzt. Der andere haftet „an Stelle" des Halters, d. h. so wie bei Fehlen des Abs. 3 der Halter gehaftet haben würde. Infolgedessen haftet er nur unter

denselben Voraussetzungen wie der Halter, also nur wenn ein Schaden entstanden ist durch die beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs erfolgte Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung; und er haftet nur im selben Umfang wie dieser, also nur mit den Beschränkungen der §§ 8—15; vor allem muß aber, damit er an Stelle des Halters hafte, ein anderer als Halter da sein. Will der andere bei der Inbetriebsetzung niemand neben sich in irgendeiner Weise über die Verwendung mitbestimmen lassen, so wird er sogleich Halter und haftet nun nicht an Stelle des Halters, sondern als Halter; jedoch wird gerade durch diese Regelung eine im Einzelfall vielleicht schwierige Untersuchung darüber, ob der andere Halter geworden ist, vermeidbar gemacht, denn für den Verletzten ist es schließlich gleichgültig, ob er seinen Ersatzanspruch auf Grund des Abs. 1 oder 3 des § 7 geltend machen kann. Als Personen des Abs. 3 kommen also nur diejenigen in Betracht, die trotz der Inbetriebsetzung nicht über die Verwendung frei verfügen *wollen*, sondern entweder die Bestimmung dem Halter überlassen wollen, z. B. jemand dreht nur den Motor an und läuft nun davon, oder soweit sie in gewisser Weise über die Verwendung bestimmen, doch dabei in Abhängigkeit und Unterordnung unter dem Halter bleiben, wie z. B. die Gesellen in der Reparaturwerkstatt, die heimlich nach Feierabend spazieren fahren, der Chauffeur, der mit dem Fabrikautomobil seinen Umzug in aller Stille bewerkstelligt, der Fahrschüler, der sich noch hinter dem Rücken des Lehrers im Fahren üben will (aber nicht wenn er lediglich die Arbeitsweise des Motors sehen wollte und diesen dazu in Betrieb gesetzt hatte; denn dann liegt kein Unfall beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges vor), überhaupt jeder, der, falls ein Leihvertrag vorgelegen hätte, nicht Halter geworden wäre, besonders also bei nur kurzer Dauer der Benutzung.

„Anderer" ist jede Person außer derjenigen, die über die Verwendung frei bestimmt. Meistens ist dies ja der Halter, aber für den Minderjährigen z. B. bestimmt der gesetzliche Vertreter. Würde diesem bei einer Fahrt ein Unfall passieren, so würde er nicht auf Grund des § 7 Abs. 3 in Anspruch genommen werden können, sondern nur der Mündel, nicht

weil dieser für das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters einzustehen hätte, sondern weil er Halter ist. War von demjenigen, der über die Verwendung zu bestimmen hat, einem anderen überlassen, innerhalb gewisser Grenzen selber über die Verwendung zu bestimmen, so wird der andere sofort nach § 7 Abs. 3 haftbar, wenn die Inbetriebsetzung außerhalb seiner Ermächtigung erfolgt, z. B. ein Unteroffizier überschreitet seine Befugnisse bei der Verwendung von Dienstautomobilen.

Der andere haftet nur, wenn er das Kraftfahrzeug in Betrieb setzt. Nach dem Sprachgebrauch ist der Ausdruck Betrieb hier ein anderer als im Abs. 1. Denn während man nur dann sagen kann, ein Unfall habe sich „beim Betriebe eines Kraftfahrzeuges" ereignet, wenn er erfolgt infolge der Beförderungstätigkeit, kann ein Automobil „in Betrieb gesetzt" werden, wie jede andere Maschine auch, ganz unabhängig von einer Beförderungstätigkeit. Das Fahrzeug *wird* daher in Betrieb gesetzt, wenn die Einwirkung der motorischen Kraft auf die zu bewegenden Teile freigemacht wird, und sie *ist* in Betrieb gesetzt, wenn diese Kraft nun einwirkt. Aus dem Zweck des Gesetzes folgt jedoch, daß der Ausdruck weiter zu fassen ist. Will man nicht zu ganz unbefriedigenden, vom Gesetzgeber nicht beabsichtigten Folgen kommen, so muß auch derjenige unter § 7 Abs. 3 fallen, der ein stehendes Automobil, dessen Maschine aber schon im Gang ist, in Bewegung setzt, also ein Fahrzeug, das im engsten Sinn des Wortes schon in Betrieb gesetzt ist (ebenso Isaac S. 115). — Schon wenn das Fahrzeug in Betrieb gesetzt wird, soll der andere haften, also schon wenn der Unfall beim Ankurbeln passiert. Aber da der andere nur unter denselben Voraussetzungen wie der Halter selbst haftet, muß es sich auch stets um einen Unfall „beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges" handeln; beide Betriebsbegriffe müssen daher erfüllt sein. Setzt der andere das Fahrzeug nur in Betrieb, um die Maschine laufen zu sehen, war eine Fortbewegung also überhaupt nicht bezweckt und auch nicht herbeigeführt, so findet bei einem nun erfolgenden Unfall der ganze § 7 keine Anwendung. — Hatten wir eben eine Erweiterung des Begriffs „in Betrieb setzen", so ist nun noch eine Verengerung vorzunehmen. Hatte z. B. der Halter den Chauffeur zu einer Fahrt beauftragt und

unterbricht dieser unterwegs die Fahrt, so kann man unmöglich sagen, daß eine neue Inbetriebsetzung vorliegt, so daß wohl gar der Führer, wenn die Unterbrechung ihm verboten war, jetzt an Stelle des Halters haften sollte. Zu einer einheitlichen Fahrt wird das Fahrzeug nur am Beginn der Fahrt in Bewegung gesetzt, nicht nach jeder Unterbrechung wieder neu. War also am Beginn der Fahrt das Fahrzeug nicht ohne den Willen des Halters in Betrieb gesetzt, so kann bis zur Beendigung der Fahrt der § 7 Abs. 3 auf den Führer keine Anwendung finden, selbst wenn dieser anderswohin fährt, als der Halter gewollt hat. Hatte der Halter jemandem zu einer Fahrt die Führung des Automobils anvertraut, so hat er damit die Gefahren in den Verkehr gebracht, und nach dem ganzen Zweck des Kraftfahrzeuggesetzes ist es angebracht, daß er zunächst für diese Gefahren einzustehen hat, bis zur Beendigung der Fahrt. Wird also auf der Fahrt von A bis C die Fahrt bei der Zwischenstation B unterbrochen, so liegt hinterher keine neue Inbetriebsetzung vor. Hatte nun der Chauffeur seinem Freund während der Fahrt die Führung übergeben, so hatte der Freund das Fahrzeug nicht neu in Betrieb gesetzt. Dasselbe muß gelten, wenn nach dem Aufenthalt in B der Chauffeur dem Freund die Führung überläßt. Anders aber wird es, wenn während der Fahrtunterbrechung ein „Anderer" mit dem vor dem Hause stehenden Fahrzeug davonfährt; dann beginnt für diesen eine neue Fahrt, und wenn er hierzu nicht die Einwilligung des Halters hatte, so tritt er jetzt in bezug auf die Haftpflicht an die Stelle des Halters; überläßt er nun einem Dritten das Automobil, so gilt dasselbe wie beim Chauffeur, d. h. verantwortlich für Unfälle ist immer noch der „Andere". Es darf natürlich der „Andere" nicht durch die Entziehung des Automobils selbst Halter werden.

Die Inbetriebsetzung braucht nicht durch den anderen persönlich erfolgt zu sein. Die strafrechtlichen Grundsätze über Teilnahme können entsprechend verwendet werden. Der „Andere" ist daher derjenige, der seinen Willen, das Fahrzeug in Betrieb zu setzen, entweder selbst verwirklicht oder sich dabei einer handlungsunfähigen oder in Irrtum befindlichen Person, ja auch wer sich einer fahrlässig handelnden Person bedient. Läßt sich daher jemand von dem Chauffeur einer Firma unter der falschen Behauptung,

er sei der neue Direktor, befördern, so haftet er an Stelle des Halters für den Unfall, nicht der Chauffeur. Handeln mehrere bei der Inbetriebsetzung im bewußten und gewollten Zusammenwirken, so haften auch diese mehreren als Gesamtschuldner. Stiftet jedoch jemand einen andern zu der von diesem vorsätzlich vollführten Inbetriebsetzung an, oder unterstützt er ihn wissentlich dabei durch Rat oder Tat, so hat er zwar selbst das Fahrzeug nicht in Betrieb gesetzt, muß jedoch unter entsprechender Anwendung von § 830 Abs. 2 BGB. einem Mittäter gleichstehen, d. h. genau so wie der Angestiftete oder Unterstützte nach § 7 Abs. 3 haften. Derjenige, dem es nur auf die Beförderung ankommt, der in das Fahrzeug nur als Fahrgast einsteigt, setzt es nie in Betrieb. Ihm ist die Inbetriebsetzung völlig gleichgültig, ihm kommt es nur auf den Erfolg an. Wenn ihm der Chauffeur also erzählt hat, er dürfe eigentlich nicht mehr fahren, so haftet der Fahrgast doch nicht nach § 7 Abs. 3, auch wenn er den Chauffeur noch erst zur Fahrt hatte überreden müssen, vielleicht unter Inaussichtstellen eines hohen Trinkgeldes (ebenso Isaac S. 116; Kirchner S. 88; and. A. Hoepfel S. 145).

Das Inbetriebsetzen ist ein rein tatsächlicher Vorgang. Da es aber mit rechtlichen Folgen, nämlich dem Übergang der Haftung verknüpft ist, so gehört es zu den „Rechtshandlungen". Da die strafrechtlichen Grundsätze über Täterschaft und Teilnahme entsprechend benutzt werden sollen, so spielt eine große Rolle das Vorhandensein und die Betätigung des Willens zum Inbetriebsetzen; es ist daher für den Übergang der Haftung Deliktfähigkeit zu verlangen, obwohl das Inbetriebsetzen keine unerlaubte Handlung zu sein braucht. Es würde jedoch widersinnig sein, einem Minderjährigen, der ohne die zur Kenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht mit einem auf der Straße stehenden Pferdefuhrwerk fortfährt, für den dadurch angerichteten Schaden nicht verantwortlich zu machen, wohl aber wenn er mit einem Automobil davonfährt und unterwegs die Bremsvorrichtung versagt.[1])

[1]) Ebenso Waldeck S. 39; Isaac (S. 117) und Hallbauer (S. 12) wollen nur den Geisteskranken und ein Kind unter 7 Jahren von der Haftung freilassen, ein Kind über 7 Jahren jedoch unbeschränkt haften lassen; unbeschränkte Haftung auch für den Geschäftsunfähigen verlangt Hoepfel (S. 146).

Die Inbetriebsetzung muß ohne Wissen und Willen des Halters erfolgt sein. Diese Ausdrucksweise ist ungenau, denn danach dürfte der Halter dies weder gewußt noch gewollt haben. Sieht aber der Halter vom Fenster aus, wie unten sein Fahrzeug in Gang gesetzt wird, ohne es hindern zu können, so weiß er es wohl; nach dem Zweck des Gesetzes sollte aber gerade in einem solchen Fall seine Haftung durch die des anderen ersetzt werden; wenn im umgekehrten Fall der Halter die Inbetriebsetzung wohl will, aber nichts davon weiß (er hatte z. B. seinem Freunde die Erlaubnis gegeben, das Fahrzeug gelegentlich einmal zu benutzen), so muß nach dem Zweck des Gesetzes die Haftung bestehen bleiben. Das wesentliche ist also der Wille des Halters. Wird das Fahrzeug mit seinem Willen in Betrieb gesetzt, so bleibt seine Haftung bestehen; wenn aber ohne seinen Willen, so tritt die Haftung des anderen an die seinige. Das Wissen kommt nur soweit in Betracht, als dadurch der Wille kundgegeben wird. Z. B. wer stillschweigend sieht, daß sein Freund mit dem Automobil fortfährt, wird dadurch gerade seine Einwilligung zu erkennen geben. Die Inbetriebsetzung braucht nicht gegen den Willen des Halters erfolgt zu sein, wenn sie nur ohne denselben erfolgt (anders RG. Bd. 77 S. 348). Die Einwilligung kann ebensogut ausdrücklich wie durch konkludente Handlungen geschehen, nur muß sie äußerlich erkennbar sein; ein mutmaßlicher Wille kann nur soweit in Betracht kommen, als man berechtigten Grund hat, an den Willen des Halters zu glauben. Z. B. der Führer fühlt eine Ohnmacht herankommen und kann noch gerade den Motor abstellen; ein anderer bringt das mitten auf der Straße stehengebliebene Automobil in Sicherheit; hier haftet er nicht nach § 7 Abs. 3, da die Einwilligung des Halters anzunehmen ist (s. die ähnliche Bestimmung im § 678 BGB. über den „mutmaßlichen" Willen). Jedoch genügt nicht die einfache Annahme, der Halter werde die Fahrt schon erlauben.

Die Person, auf deren Einwilligung es ankommt, ist derjenige, der über die Verwendung frei zu bestimmen hat, also in den meisten Fällen der Halter selbst, wenn es nicht wie beim Minderjährigen der gesetzliche Vertreter oder wie bei juristischen Personen das berechtigte Organ ist. Ist jemandem vom Halter die freie Bestimmung innerhalb bestimmter Grenzen übertragen worden,

so kommt es innerhalb dieser Grenzen auf seine, nicht des Halters Einwilligung an. Z. B. B hatte sich für einen Tag das Automobil des A geliehen und überläßt es nun für eine kurze Fahrt seinem Freund C. Dann haftet nicht C an Stelle von A wegen mangelnder Einwilligung des A, sondern A haftet, weil B als die Person, die für diesen Tag über die Verwendung frei bestimmen konnte, damit einverstanden war. Das muß so sein, weil A dem B das Kraftfahrzeug anvertraut hatte.

Die Inbetriebsetzung braucht keine schuldhafte Handlung zu sein; auch derjenige, der ein fremdes Automobil in Betrieb setzt in entschuldbarem Irrtum, es sei sein eigenes, haftet nach § 7 Abs. 3. Ja nicht einmal eine widerrechtliche Handlung braucht sie zu sein, denn auch der haftet gleichermaßen, der zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr mit dem Automobil davongefahren ist (§ 904 BGB). Der § 7 Abs. 3 ist an subjektive Voraussetzungen überhaupt nicht geknüpft.

§ 11.

3. Führer.

Nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes soll auch der Führer haften, es sei denn, daß ihn kein Verschulden trifft. Äußerlich hat diese Bestimmung sehr große Ähnlichkeit mit dem § 7, juristisch ruht sie jedoch auf ganz anderer Grundlage. Denn der Führer haftet wegen vermuteten Verschuldens, der Halter jedoch auf Grund des Gefährdungsprinzips. Zwar kommt auch, wie wir oben gesehen haben, in den beiden Fällen des § 7 Abs. 2 der Begriff der Sorgfalt vor, jedoch in anderer, schärfer gefaßter Form als beim Verschuldungsbegriff; und dann haftet der Halter ja in manchen Fällen, in denen er den Unfall trotz aller Sorgfalt nicht hatte abwenden können. Seine Haftung ist keine reine Gefährdungshaftung mehr, d. h. eine solche für höhere Gewalt, sondern nur eine abgeschwächte, da der Halter für Mängel innerhalb des Betriebskreises nur einzustehen hat, wenn es sich um Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder um Versagen seiner Verrichtungen handelt. Aber dadurch wird an dem Charakter als Gefährdungshaftung nichts geändert. — Der Führer würde bei Fehlen

des § 18 nur im Falle nachgewiesenen Verschuldens haften. Der ganze Unterschied des Kraftfahrzeuggesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch besteht aber nur in der Umkehrung der Beweislast und damit in einer Erleichterung für den Verletzten, seine Ersatzansprüche geltend zu machen, und in einer Verschärfung der Haftung für den Führer insofern, als solche Fälle, in denen Verschulden oder Nichtverschulden nicht festgestellt werden kann, jetzt zu seinen Lasten gehen, im Bürgerlichen Gesetzbuch jedoch zu seinen Gunsten gehen würden. Das vermutete Verschulden gilt aber nur für die Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes; sollte der Verletzte nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches weitere Ersatzansprüche geltend machen wollen, so hätte nun er ein positives Verschulden des Führers nachzuweisen und könnte sich nicht darauf berufen, daß dem Führer der Beweis seines Nichtverschuldens mißlungen sei.

Führer ist derjenige, der zur Zeit des Unfalls die Lenk- und Fortbewegungsvorrichtung bediente. Nur auf die tatsächliche Bedienung im Augenblick des Unfalls kommt es an; gleichgültig ist, ob sonst nur ein anderer das Fahrzeug führt oder regelmäßig sonst zu dieser Zeit. Gleichgültig sind auch alle rechtlichen Beziehungen des Führers zum Halter, ob der Führer nur im Auftrage (so Kirchner S. 251) oder doch mit Wissen und Willen des Halters fährt, ob entgeltlich oder unentgeltlich; auch ist es nicht, wie v. Damm (S. 119) meint, von Bedeutung, ob er Angestellter ist. Nur die Tatsache der Bedienung zur Zeit des Unfalls entscheidet. Der Führer ist dies daher auch nur so lange und von dem Augenblick an, wie er die Lenk- und Fortbewegungsvorrichtung bedient. Tritt er während der Fahrt einem andern die Führung ab, so haftet er sofort nicht mehr als Führer; eine Haftung könnte nur auf das sonstige bürgerliche Recht gegründet werden. Ein Verschulden wird aber stets in der Überlassung an eine ungeeignete Person zu finden sein. Daß nach § 613 BGB. der Dienstverpflichtete im Zweifel die Dienste in Person zu leisten hat, kommt hier nicht in Betracht, denn die Überlassung der Bedienung, die dem Dienstherrn gegenüber nicht berechtigt ist, braucht dem Verletzten gegenüber noch keine schuldhafte Handlung zu sein; auch § 18 behandelt nur das Verhältnis zum Publikum, nicht das Innenverhältnis zwischen Halter und Führer.

Da es sich um die Bedienung von Lenk- und Fortbewegungsvorrichtungen handeln muß, kann man Führer sein nur mit Bezug auf eine Beförderungstätigkeit. Derjenige, der am Abend nur Maschine und Wagen zu reinigen hat, ist kein Führer. Da es nur auf die Bedienung der Lenk- und Fortbewegungsvorrichtung ankommt, ist ebenfalls kein Führer z. B. der Bremser des Anhängewagens, die Person, die die Hupensignale ertönen läßt oder der mitgenommene Mechaniker. Nicht ist jedoch erforderlich, daß im Augenblick des Unfalls gerade eine Fortbewegung stattfindet. Auch derjenige ist Führer, der bei stillstehendem Fahrzeug durch seine physische Tätigkeit die Bewegung veranlassen kann, ja sogar derjenige bleibt Führer, der das Fahrzeug vorübergehend verläßt, es sei denn daß inzwischen sich ein anderer an seine Stelle setzt. Es ist daher eine körperliche Verbindung mit dem Fahrzeug, wie bei dem durch das Fahrzeug Beförderten, nicht erforderlich. Möglich ist jedoch, daß der Führer bei der Ausübung der Lenkung sich eines anderen bedient. Es wird Tatfrage im Einzelfall sein, ob der andere nur die ihm vom Führer aufgetragenen Handgriffe ausführt oder ob er selber die technische Lenkung damit übernimmt; nur im ersten Fall bleibt der Führer dies auch. Eine positive Ausnahme hiervon wird jedoch im § 3 Abs. 2 aufgestellt für den Fahrlehrer bei Übungs- oder Prüfungsfahrten des Fahrschülers. Zwar soll der Lehrer bei Gefahren eingreifen, aber die technische Lenkung ist doch gerade dem Schüler zum Zwecke der Ausbildung überlassen. Niemals ist jedoch Führer der Fahrgast, obwohl dieser häufig gerade die Richtung und Schnelligkeit der Fahrt bestimmt; denn mit der technischen Handhabung hat er nichts zu tun.

Jeder, der diese technische Handhabung ausübt, ist Führer, also auch derjenige, der eine Führerprüfung nicht abgelegt hat Auch der Halter selber kann Führer sein. Dann finden auf ihn sowohl die Vorschriften über Führer, besonders §§ 22—24 KfG., 14 f. BRV., wie auch die über Halter Anwendung. Der Halter könnte demnach in bezug auf die Haftpflicht auch auf Grund des § 18 belangt werden, wenn z. B. dem Verletzten der Nachweis der Führereigenschaft leichter als der der Haltereigenschaft erscheint. Wollte jedoch der Verletzte, wenn er sieht, daß der Entlastungsbeweis des § 18 Abs. 1 Satz 2 gelingt, nun auf den § 7 über-

greifen, so würde eine Änderung des Klaggrundes und damit eine Klageänderung vorliegen. Es wird sich daher in einem solchen Fall empfehlen, die Klage schon von vornherein event. mit auf den § 7 zu stützen. Ist dem Halter, der zunächst als Halter belangt war, der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 gelungen, so kann er nicht mehr als Führer in Anspruch genommen werden, denn der Entlastungsbeweis des § 18 ist an neue Voraussetzungen nicht mehr geknüpft, andererseits aber stark gemildert, da der Führer für Betriebsmängel und -störungen nur einzustehen hat, soweit ihn dabei ein Verschulden trifft und seine Sorgfalt sich nur nach Verschulden, nicht nach einem unabwendbaren Ereignis bemißt. Immerhin ist die Ersatzpflicht nach § 7 ausgeschlossen, wenn der „Unfall" durch ein unabwendbares Ereignis, im § 18 dagegen wenn der „Schaden" nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist. Solche Fälle jedoch, in denen trotz Ausschluß der Haftung nach § 7 ein Schaden schuldhaft verursacht wird (es wird z. B. ein Mensch unter Ausschluß der Haftung des Halters überfahren, beim Transport ins Krankenhaus aber nicht mit der genügenden Sorgfalt behandelt), kommen hier nicht in Betracht, da der Führer nach § 18 nur haftet, wenn unter den Voraussetzungen des § 7 „auch" ein anderer haftet. Das gleiche muß gelten, wenn Halter und Führer verschiedene Personen, aber im selben Prozeß belangt werden. Ist dem Halter der Entlastungsbeweis gelungen, so ist für eine Haftung des Führers kein Raum mehr, denn der Halter muß zu seiner Entlastung auch beweisen, daß den Führer kein Verschulden trifft, und dieser Beweis kommt auch dem Führer zustatten, da nach den Grundsätzen der Zivilprozeßordnung regelmäßig ein Beweis auch von einer andern Person erbracht werden kann als von derjenigen, der gerade die Beweislast obliegt. Ist umgekehrt dem Führer der Beweis seines Nichtverschuldens nicht gelungen, so wird auch dem Halter sein Entlastungsbeweis nicht mehr möglich sein. Ist jedoch dem Halter sein Entlastungsbeweis mißlungen, so steht es dem Führer immer noch frei, sein Nichtverschulden nachzuweisen, wie im umgekehrten Fall, wenn dem Führer der Beweis seines Nichtverschuldens gelungen ist, daraus sich noch nicht der Haftungsausschluß des Halters ergibt.

Das Führen ist eine rein tatsächliche Handlung, gehört aber, da Rechtsfolgen daran geknüpft sind, ebenso wie das Halten oder das Inbetriebsetzen, zu den „Rechtshandlungen". Man hat auch hier, da es sich um Willensbetätigung handelt, Deliktfähigkeit auf seiten des Führers zu fordern. Das ergibt sich hier unmittelbar aus dem Gesetz, aus dem Schuldvermuten, denn keine Schuld ist ohne Deliktfähigkeit gegeben (§§ 276, 827, 828 BGB).

Die Fassung des § 18 ist keine glückliche; § 7 bestimmt sowohl, daß Schadensersatz zu leisten ist, wie auch die Voraussetzungen desselben. §§ 8—15 enthalten nähere Bestimmungen der Schadensersatzpflicht. Das für den § 18 Wesentliche sind die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1, und die Fassung hätte daher besser gelautet, daß unter den Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 auch der Führer zum Schadensersatz im Umfang der §§ 7—15 verpflichtet ist. Es müssen daher sämtliche Voraussetzungen der Haftung des Halters gegeben sein, d. h. es muß ein Schaden entstanden sein durch die infolge eines Betriebsunfalls eines Kraftfahrzeugs verursachte Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung; und es muß auch ein anderer neben dem Führer haften, d. h. seine Haftung darf nicht nach § 7 Abs. 2 ausgeschlossen sein. Denn dann würden zwar die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 gegeben sein, aber eine Haftung nicht mehr bestehen. Jedoch ist nicht erforderlich, wie sich aus der jetzigen Fassung ergeben würde, daß der Führer nur neben dem Halter haftet; auch derjenige, der ohne Wissen und Willen des Halters das Fahrzeug in Betrieb setzt, haftet nach den Voraussetzungen des § 7 Abs. 1, aber trotzdem liegt kein Fall des § 7 Abs. 1 vor; es ist jedoch unbedenklich anzunehmen, daß der Führer nach § 18 auch im Falle des § 7 Abs. 3 haften soll, z. B. in dem oben angegebenen Beispiel, wo sich jemand fälschlich als neuen Direktor der Firma hergibt.

§ 12.

4. Sonstige Ersatzpflichtige.

Mit den hier genannten Personen ist die Zahl der aus dem Kraftfahrzeuggesetz ersatzpflichtigen Personen erschöpft, doch nicht die Zahl derjenigen, die überhaupt für Automobilunfälle ersatz-

verpflichtet sein können. Wer das ist, bestimmt sich nach den sonstigen Regeln des bürgerlichen Rechts. § 16 erwähnt sie, soweit sie für das Kraftfahrzeuggesetz in Betracht kommen, d. h. wenn durch das Kraftfahrzeug einem andern ein Schaden zugefügt wird. Aber für Automobilunfälle ersatzberechtigt kann auch jemand werden, wenn dem Kraftfahrzeug oder dessen Halter selber ein Schaden zugefügt wird. Auch diejenigen, die nach dem Kraftfahrzeuggesetz ersatzverpflichtet sind, können dies schon auf Grund der übrigen Regeln des bürgerlichen Rechts sein. Dann sollen diese übrigen Regeln nicht durch das Kraftfahrzeuggesetz ausgeschlossen sein, sondern die Beteiligten können sich nach freiem Belieben auch hierauf oder sogar nur hierauf berufen, wenn ihnen dies vorteilhafter erscheint, vielleicht aus Gründen der Beweislast, oder um den vollen Schaden zu erlangen, oder weil die Anzeige- bezw. Verjährungsfrist des Kraftfahrzeuggesetzes schon verstrichen ist. In erster Linie ist nach den Regeln des bürgerlichen Rechts derjenige aus Automobilunfällen ersatzverpflichtet, der auf Grund einer unerlaubten Handlung im eigentlichen, engeren Sinn (§§ 823 f. BGB.) haftet, sodann aber derjenige, der auf Grund eines Schuldvermutens oder nur auf Grund einer Gefährdungshaftung haftet (z. B. der Tierhalter, die Eisenbahn); zuletzt kommen hier aber auch alle diejenigen in Betracht, die auf Grund eines Vertrages haften (z. B. eines Kauf-, Miet-, Beförderungs-, Bürgschaftsvertrages). Die Grundlagen dieser Verpflichtungen sind bekannt, so daß es sich erübrigt, weiter darauf einzugehen. Jedoch in einer Beziehung spielen diese Verhältnisse eine sehr große Rolle, nämlich wenn mehrere Ersatzpflichtige nebeneinander vorhanden sind oder wenn einer auf Grund mehrerer Vorschriften zugleich ersatzverpflichtet ist. Dann greifen die Regeln des übrigen bürgerlichen Rechts und des Kraftfahrzeuggesetzes, oft in derselben Person, in mannigfacher Weise ineinander über und sind geeignet, sowohl das Außenverhältnis zwischen dem Verletzten und den Ersatzverpflichteten wie auch das Innenverhältnis zwischen den Ersatzverpflichteten, also die Regreßbeziehungen, durchaus verschiedenartig zu gestalten. Die Kommentare zum Kraftfahrzeuggesetz lassen eine einheitliche, ausführliche Behandlung vermissen, vielleicht mit einziger Ausnahme des Isaacschen Kommentars; doch erwecken auch dessen

Ausführungen (S. 152 f., 377 f.) manchen Zweifel. Es sei daher im folgenden versucht, einige gemeinsame Gesichtspunkte zusammenzufassen und sodann in ihrer Wirkung auf verschiedene Fälle der Haftungskonkurrenz zu verfolgen, derart daß zunächst angenommen wird, ein Dritter sei verletzt, darauf einer der beteiligten Ersatzverpflichteten sei verletzt.

5. Mehrheit von Ersatzverpflichteten.

§ 13.

a) Gemeinsame Regeln.

1. Echte und unechte Gesamtschuldverhältnisse.

Das Bürgerliche Gesetzbuch beruht im Falle der Mehrheit von Schuldnern für eine Leistung auf dem Grundsatz der Teilung (§ 420 BGB.). Dieser Grundsatz wird aber nicht rein durchgeführt, sondern in einer Anzahl sehr wichtiger Fälle durchbrochen, nämlich in den Fällen der sogen. Gesamtschuld. Damit eine solche vorliegt, müssen nach § 421 zwei Voraussetzungen erfüllt sein, nämlich daß jeder die ganze Leistung zu bewirken verpflichtet ist, sodann daß der Gläubiger die Leistung nur einmal zu fordern berechtigt ist. Es braucht daher auf seiten des Gläubigers wie jedes Schuldners nur je eine Voraussetzung erfüllt zu sein. Dennoch ist es nicht möglich, sich allein an diesen Wortlaut zu halten, um zu einer Begriffsbestimmung zu kommen. Die neuere Lehre hat zahlreiche Fälle aufgestellt, in denen zwar diese allgemeinen Voraussetzungen gegeben sind, ein Gesamtschuldverhältnis jedoch nicht vorliegen kann, und nennt sie, weil sie echten Gesamtschuldverhältnissen ähnlich sehen, in nicht sehr glücklicher Weise unechte Gesamtschuldverhältnisse. Das Bestehen derselben wird heute von Literatur und Praxis allgemein anerkannt. Auch das Gesetz selber hebt vielfach das Bestehen eines Gesamtschuldverhältnisses hervor, wo es nach der Begriffsbestimmung des § 421 überflüssig wäre. Es muß demnach zu den schon angegebenen Voraussetzungen noch eine neue hinzutreten, die im Gesetz nicht erwähnt ist. Welche das ist, darüber ist Einigkeit noch nicht erzielt, und vor allem

die verschiedenen Senate des Reichsgerichts üben nicht eine einheitliche Rechtsprechung. Der II. Zivilsenat des Reichsgerichts bezeichnet in RG. Bd. 67 S. 131 als dies weitere Erfordernis die Identität des Schuldgrundes (ein Gedanke, der eine große Rolle bei der Entstehung der römischen Korrealobligation spielte), „da die sich aus dem Gesamtschuldverhältnisse ergebenden Ausgleichspflichten gerade auf dem Bestehen einer rechtlichen Gemeinschaft der mehreren Schuldner in Bezug auf den Schuldgrund beruhen". Sehen wir aber die weiteren Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Gesamtschulden an, so muß diese Ansicht starken Zweifeln begegnen: § 422 bestimmt, daß die Erfüllung durch einen Gesamtschuldner auch für die übrigen Schuldner wirkt; offenbar geht damit das Gesetz von dem Gedanken aus, daß eine Mehrheit von Schuldverhältnissen besteht, denn wenn nur eins bestände, so wäre dies nach § 362 erloschen und von einer Erstreckung auf die übrigen Schuldner könnte nicht mehr die Rede sein. Zwar redet § 423 von „dem" ganzen Gesamtschuldverhältnis, geht aber wieder von dem Gedanken einer Mehrheit der Schuldverhältnisse aus; ganz deutlich wird dies durch § 425, nach dem im Zweifel sämtliche andern Tatsachen als die Schulderlöschungsgründe immer nur für den einen Schuldner wirken. Es bestehen demnach völlig selbständige Verpflichtungen nebeneinander, die also auch selbständige Schuldgründe zur Entstehungstatsache haben können. Diese Ansicht wird daher auch vom VI. Zivilsenat in RG. Bd. 61 S. 61 abgelehnt. Das hier angegebene Urteil deutet an, „es läge ein Gesamtschuldverhältnis dann vor, wenn die mehreren Verpflichtungen 1. sachlich demselben Tatbestand als dem Entstehungsgrund der Schadensersatzpflicht entsprungen sind und 2. die gleiche Leistung zum Gegenstand haben. Jedoch ist hiernach der Begriff des Gesamtschuldverhältnisses wohl zu weit gefaßt, da er anscheinend dem Gesetz selber widerspricht. Nach § 840 Abs. 1 sollen nämlich diejenigen, die nebeneinander für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden verantwortlich sind, als Gesamtschuldner haften. Diese Vorschriften wären (wie noch manche andere im Bürgerlichen Gesetzbuch) nach der Begriffsbestimmung des VI. Senats völlig überflüssig, vor allem aber die Beschränkung auf den nur aus einer unerlaubten

Handlung entstehenden Schaden unverständlich; daß der Zweck der Vorschrift wäre, durch arg. a contrario eine Ausnahme von der Begriffsbestimmung für die Fälle der nicht auf Delikt beruhenden Schadensentstehung zu machen, ist wohl ausgeschlossen. Eine solche Ausnahme würde wohl nicht unter den Vorschriften über unerlaubte Handlungen stehen. Und gerade § 427 bestimmt, daß dann ein Gesamtschuldverhältnis vorliegen soll, wenn der Entstehungsgrund der mehreren Verpflichtungen ein gemeinsamer Vertrag ist. Diese Vorschrift wäre wieder gegenüber der Begriffsbestimmung des VI. Senats überflüssig. Man muß sich fragen, wann da der Grundsatz des § 420 über die Teilverpflichtung überhaupt noch Anwendung finden sollte. — Die Entscheidung des II. Senats lehnt aber auch der I. Senat ausdrücklich ab in RG. Bd. 70 S. 410, der sogar in RG. Bd. 77 S. 323 noch weiter geht, es sei weder ein gemeinschaftlicher Entstehungsgrund noch inhaltliche Gleichheit der Ansprüche zu verlangen. Als das Erfordernis, das zu § 421 noch hinzukommen müsse, sieht dieser Senat im Anschluß an viele Kommentare (jetzt besonders Siber [Planck] BGB. Bd. 4 § 421 Anm. 1) die Zweckgemeinschaft an und steht damit gewissermaßen zwischen der zu engen Fassung des II. und der zu weiten des VI. Senats; soweit nicht schon Gleichheit des Schuldgrundes gegeben sei, soll ein Gesamtschuldverhältnis dann vorliegen, wenn mehrere Personen im Interesse des nämlichen Gläubigers nur behufs Erreichung desselben Zwecks tätig geworden und hierbei infolge ihrer Handlungsweise sämtlich verpflichtet worden sind. Der gleichgerichtete Wille, der nicht notwendigerweise auch Kenntnis von der Gleichartigkeit erfordert, soll diese eigenartige Schuldnergemeinschaft erklären — ein einleuchtender Gedanke, daß deswegen trotz der unangetasteten Selbständigkeit gerade die Befriedigung des Gläubigers aus der einen Verbindlichkeit sich auf die anderen erstreckt, soweit sie zur Erreichung desselben Zwecks entstanden sind, daß die Verpflichteten aber auch untereinander zur Mitwirkung an der Befriedigung einander verpflichtet sind und die Kosten dazu gemeinsam zu tragen haben. Einige sonst wohl zweifelhafte Fälle, in denen aber eine Zweckgemeinschaft gegeben ist, erklärt das Gesetz selber für Gesamtschuldverhältnisse, wie z. B. §§ 53 (Liquidatoren), 769

(Bürgen), 1833 (Vormünder), 2219 (Testamentsvollstrecker) BGB., § 59 VersVG. (Versicherer). Der Senat sagt aber nicht ausdrücklich, auf welche Handlungen es ankommt, deren Zwecke gleich sein sollen, zieht aber wie der Kommentar von Reichsgerichtsräten 2. Aufl. S. 436 nur diejenigen in Betracht, bei deren Tätigkeit die Verpflichtung der verschiedenen Schuldner entstanden ist; in dem angegebenen Urteil hatte B vertraglich die Beförderung von Gütern dem A gegenüber übernommen, die Beförderung aber dem C überlassen, der die Güter fahrlässig beschädigte; hätte C sie vorsätzlich beschädigt, so wäre die Beschädigung immer noch bei der Beförderungstätigkeit erfolgt; eine Zweckgemeinschaft könnte aber hier nicht vorliegen. Denn von einer Zweckgemeinschaft kann man doch wohl nur bei Gemeinschaft des Zweckes derjenigen Handlung reden, die das Schuldverhältnis begründet. Da bei einer fahrlässigen Schadensverursachung die Zufügung gerade nicht bezweckt war, käme hier wohl als Zweck diejenige Handlung, bei deren Tätigkeit der Handelnde seine Verpflichtung begründet hat, in Betracht; bei vorsätzlichem Handeln aber könnte es immer nur diejenige Handlung sein, welche gerade vorsätzlich ausgeführt wird. Das Ergebnis wäre, daß bei fahrlässigem Handeln des C B und C Gesamtschuldner wären, jedoch nicht bei vorsätzlichem. Wollte man auch in diesem Fall noch Zweckgemeinschaft annehmen, so wäre das Ergebnis recht unbefriedigend, weil dadurch praktisch wieder wie nach der Spruchpraxis des VI. Senats die klare Bestimmung des § 840 aufgehoben würde, der sich nur auf Haftung aus unerlaubter Handlung bezieht, während hier Haftung aus Vertrag einerseits, aus Delikt andererseits vorliegt. Der VI. Senat hält jedoch in RG. Bd. 82 S. 439 an seiner Auffassung, daß die Schuldgründe nur materiell demselben Tatbestand zu entspringen brauchen, fest. — Ob eine Ausdehnung der Regeln über Gesamtschuldverhältnisse kraft Gesetzes ganz allgemein bei Haftungskonkurrenz aus Delikt und Vertrag angebracht ist, kann hier unerörtert bleiben; jedenfalls laufen die Versuche des VI. Senats darauf hinaus, die Fassung des § 840 zu durchbrechen, was de lege lata unter dieser Begründung wohl kaum aufrechtzuerhalten ist. Von Wichtigkeit für die Praxis ist, daß Prozesse aus dem Kraftfahrzeuggesetz vor dem VI. Senat ihre Erledigung finden.

In einer jüngsten Entscheidung (RG. Bd. 82 S. 430) hält auch der I. Senat an seiner richtigen Auffassung fest, ohne sich jedoch mit der Ansicht des VI. Senats auseinander zu setzen.

Daneben bezeichnet das Gesetz manche Fälle, in denen eine Einheit des Schuldgrundes oder Gleichheit des Zweckes nicht vorliegt, ausdrücklich als Gesamtschuldverhältnisse. Hierher würde z. B. der Fall der §§ 1388 oder 1459 BGB. gehören. In allen Fällen jedoch, in denen zwar der Gläubiger die Leistung nur einmal zu fordern berechtigt und jeder von den mehreren Schuldnern die ganze Leistung zu bewirken verpflichtet ist, in denen jedoch eine Einheit des Schuldgrundes oder Gleichheit des Zweckes nicht vorliegt, die auch nicht kraft Gesetzes als Gesamtschuldverhältnisse bezeichnet sind, haben wir es mit sogen. unechten Gesamtschuldverhältnissen zu tun, auf welche die Regeln über Gesamtschuldverhältnisse nur beschränkte Anwendung finden (s. Staudinger 3./4. Aufl. S. 395).

2. Grundgedanke des § 254 BGB.

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so soll nach § 254 BGB. der Umfang des zu leistenden Ersatzes, ja die Verpflichtung zum Ersatz selber davon abhängen, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder andern Teil verursacht worden ist. Durch diese Vorschrift wird dem richterlichen Ermessen ein weiter Spielraum eingeräumt. Ganz wesentlich erweitert wird diese richterliche Befugnis noch durch § 287 ZPO. Hier handelt es sich nicht um die Verpflichtung zum Schadensersatz oder deren Umfang, sondern um eine bedeutsame Milderung der gewöhnlichen Regeln über die Beweisführung, ob überhaupt ein Schaden entstanden ist und in welcher Höhe, also vor allem über den Kausalzusammenhang. — In neuerer Zeit wurde mehrfach angeregt, dem Ermessen des Richters ein weiteres Betätigungsfeld zu gewähren. Manche gewichtige Gründe sprachen dagegen. Dennoch konnte man bemerken, daß diese neuere Richtung an Boden gewann. Es erschien eben angebracht, wenn man zu wählen hatte zwischen festen, jedoch leicht zu Unbilligkeiten führenden Grundsätzen und loseren, aber eher der Billigkeit entsprechenden, sich für das letztere zu entscheiden.

Und gerade in den neueren Gesetzen folgt dem der Gesetzgeber, wie § 17 KFG. und § 24 Abs. 2 des Entw. zum Luftverkehrsgesetz zeigen. So wurden auch viele Stimmen laut, die dem § 254 eine ganz allgemeine Bedeutung beimessen wollten. Nach der Fassung ist das dem Richter eingeräumte Recht, die Verpflichtung zur Leistung nur soweit auszusprechen, als der Anteil der betreffenden Person bei der Verursachung reicht, in dreifacher Weise beschränkt: a) in bezug auf die Art der Verursachung; auf seiten des Beschädigten muß Verschulden vorgelegen haben; das Maß des Ausgleichs gibt aber die vorwiegende Verursachung; b) in bezug auf die Person der Beteiligten; neben dem Schädiger muß der Beschädigte, oder wie das Gesetz sagt, neben dem Schuldner der Gläubiger mitgewirkt haben; § 254 erstreckt sich nicht auf den Fall, daß zwar nicht Schädiger und Geschädigter, wohl aber mehrere Schädiger, mehrere Schuldner mitgewirkt haben; c) in bezug auf die Art der Verpflichtung; es muß sich um Schadensersatzleistungen handeln.

a) Nur wenn den Gläubiger Vorsatz oder Fahrlässigkeit bei der Entstehung des Schadens trifft, hat er sich diese Mitverursachung anrechnen zu lassen. Auf seiten des Schuldners muß nur eine Mitverursachung vorliegen, die kein Verschulden zu enthalten braucht. Haftet also jemand für den von ihm verursachten Schaden, auch ohne daß ihn ein Verschulden trifft, so ist der Fall des § 254 gegeben. Solche Fälle, die nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch grundsätzlich Ausnahmen sind, sind die Fälle der sogen. Gefährdehaftung. Auf der Seite des Schädigers braucht nur eine Haftung wegen Gefährdung vorzuliegen, beim Geschädigten aber muß Verschulden gegeben sein. Das ist eine innerlich nicht gerechtfertigte Unebenheit des Gesetzes, die vielleicht auf einem redaktionellen Versehen beruht. Der 1. Entwurf erkannte nur das Schuldprinzip an und ließ es dementsprechend auch nur zur Ausgleichung kommen, wenn bei Schädiger und Geschädigtem Verschulden vorlag. Der 2. Entwurf erkannte aber auch ein nicht schuldhaftes Verhalten als Haftungsgrund an und nahm dementsprechend auch nicht mehr zum Maßstab für die Ausgleichung das überwiegende Verschulden, sondern Verursachen. Handelte es sich im 1. Entwurf um ein konkurrierendes Verschulden, so hätte man annehmen sollen,

es handelte sich nun um ein konkurrierendes Verursachen. Aber das Gesetz ließ auf seiten des Geschädigten das Erfordernis des Verschuldens bestehen, offenbar nur aus Versehen, da es zu dieser verschiedenen Behandlung von Schädiger und Geschädigtem an jeder Berechtigung fehlt und in den damaligen Beratungen eine solche Absicht auch nicht hervorgetreten ist (RG. Bd. 67 S. 122).

b) Haben mehrere für einen Schaden gemeinschaftlich einzustehen, so werden sie in den meisten Fällen nach § 840 BGB. als Gesamtschuldner haften, d. h. untereinander sind sie nach § 426 zu gleichen Anteilen verpflichtet, wenn nicht ein anderes bestimmt ist. Aus der Fassung ergibt sich, daß die anteilige Haftung nur eine subsidiäre ist, nämlich wenn ein anderer Verteilungsmaßstab nicht vorhanden ist. Ein solcher ist nun in den Rechtsgedanken, wie sie in § 254 entwickelt sind, enthalten. — Bei der Schaffung des Bürgerlichen Gesetzbuches wurde es für zweckmäßig gehalten, eine anteilmäßige Haftung festzusetzen, für die Fälle der auf Delikt beruhenden Gesamtschuld aber den folgenden § 338 einzufügen: „Haften mehrere als Gesamtschuldner für Schadensersatz aus einer widerrechtlichen Handlung, so steht demjenigen, welcher vorsätzlich gehandelt hat, ein Ersatzanspruch gegen die übrigen Gesamtschuldner nicht zu". Dazu wurden (s. Prot. Bd. 1 S. 440) folgende zwei Anträge gestellt: 1. den § 338 ohne Ersatz zu streichen und es damit zu einer anteilmäßigen Haftung kommen zu lassen, soweit nichts anderes bestimmt war. 2. die gewöhnliche anteilmäßige Haftung wenigstens so zu modifizieren, daß demjenigen, der vorsätzlich gehandelt hat, ein Ausgleichungsanspruch gegenüber demjenigen, welchem nur eine Fahrlässigkeit zur Last fällt, versagt wird. Der erste Antrag wurde angenommen, die Übernahme eines solchen Zusatzes aber abgelehnt, neben einem andern Grunde deshalb, weil „der durch die Fahrlässigkeit des einen Schuldners herbeigeführte Schaden event. den durch den andern Schuldner vorsätzlich verursachten Schaden erheblich übersteigen könne". Hier wird es deutlich ausgesprochen, daß möglichst das Maß der Verursachung auch das Maß der Ausgleichung sein muß. Die genau anteilmäßige Ausgleichung berücksichtigt aber gerade die Verursachung nicht. Da sie nur subsidiär sein soll, gilt sie nicht, wo man verschiedene Grade der Verursachung fest-

stellen kann. Die Regel des § 254, Abwägen der Schadensersatzpflicht nach dem Grade der Verursachung, gilt also auch bei mehreren Schädigern untereinander (RG. Bd. 75 S. 256).

c) Hat im Fall eines aus Schadensersatzpflicht entspringenden Gesamtschuldverhältnisses ein Schuldner dem Gläubiger Zahlung geleistet, so geht nach § 426 Abs. 2 dessen Forderung auf den Schuldner in Höhe seiner Ausgleichungsberechtigung über. Dieser Anspruch, der sich nur von seiten des einen Schuldners gegen den andern richtet, bleibt daher seiner Natur nach ein Schadensersatzanspruch. Aber es ist gerade das Wesen des Gesamtschuldverhältnisses, daß schon vor der Zahlung ohne weiteres rechtliche Beziehungen zwischen den mehreren Schuldnern entstehen, wodurch diese einander zur Mitwirkung an der Befriedigung verpflichtet sind. Der Umfang dieser Verpflichtungen richtet sich, wie wir unter b gesehen haben, im Zweifel nach dem Grade der Verursachung. Welcher Natur dieser sofort mit der Begründung eines Gesamtschuldverhältnisses gegen die übrigen Schuldner entstehende Anspruch ist, kann unerörtert bleiben, jedenfalls ist es kein Schadensersatzanspruch. Obwohl § 254 nur von Schadensersatzverpflichtungen spricht, ist man daher wohl zu der Annahme berechtigt, daß die in ihm zum Ausdruck gekommenen Rechtsgedanken, wie schon im Fall des § 426 Abs. 1, sich auch auf andere Rechtsgebiete erstrecken sollen, bei denen es sich um das Vorliegen einer rechtlich in Betracht kommenden Verursachung von mehreren Personen handelt, ohne daß vom Gesetz eine bestimmte Regelung getroffen ist und es sich um Schadensersatzleistung handelt. Nur so kann eine Entscheidung getroffen werden, die der verschiedenartigen Gestaltung der Einzelfälle gerecht wird. Die Motive zum § 254 (Bd. 2 S. 23) sagen: „Ein Blick auf die Praxis lehrt, daß die Fälle im Leben zu verschiedenartig sind, als daß durch eine Vorschrift eine für alle Fälle passende Regel gegeben werden könnte; also ist dem Richter möglichste Freiheit bei der Beurteilung des konkreten Falles zu lassen". Das gilt natürlich nicht nur bei Schadensersatzverpflichtungen. Die Praxis erkennt daher in ständiger Rechtsprechung die entsprechende Anwendung des § 254 auch für andere Fälle als Schadensersatzverpflichtungen an.

Es ergibt sich somit, daß die in § 254 gemachten Einschränkungen nicht die Voraussetzungen zum Ausgleich darstellen, sondern daß der § 254 vielmehr der Ausfluß eines allgemeinen, auch für andere Rechtsgebiete geltenden Rechtsgedankens ist, den man vielleicht so fassen könnte: Haben bei der Entstehung einer Verbindlichkeit mehrere Ursachen mitgewirkt, so ist im Zweifel jede für eine Ursache verantwortliche Person verpflichtet, einen der Schwere der von ihr zu vertretenden Ursache entsprechenden Teil des Schadens zu tragen. Soweit dieser Grundsatz nicht durch § 254 gedeckt ist, ist er kraft Analogieschlusses anzuwenden. Dagegen wird eingewandt (s. Staudinger zu § 840), daß dann § 840 Abs. 2 u. 3 überflüssig wären, aber zu Unrecht; in den dort angegebenen Fällen könnte es gerade auf Grund des § 254 sehr wohl möglich sein, daß demjenigen, der nach den §§ 831—838 haftet, ein Teil des Schadens aufgebürdet wird, weil er doch auch, sei es nun wegen der Gefährlichkeit des Betriebs, sei es wegen Schuldvermutens, den Schaden mitverursacht hat. Nach der wörtlichen Fassung soll ja gerade dann das richterliche Ermessen ausgleichen, wenn auf der einen Seite Verschulden, auf der andern nur Verursachung vorliegt; durch § 840 Abs. 2 u. 3 wird aber bestimmt, daß bei Haftungskonkurrenz aus schuldhafter Handlung einerseits und bloßem Schuldvermuten oder Gefährdung andrerseits dies letztere, entgegen § 254, unberücksichtigt bleibt. Das Gegenteil des Gesagten beweisen auch nicht §§ 17 u. 18 Abs. 3 KfG., die den § 254 ausdehnen, sondern gerade seine Richtigkeit, nämlich daß die wörtliche Fassung des § 254 den Erscheinungen des Lebens nicht gerecht wird, sondern zu Unbilligkeiten führen muß, die durch eine erweiterte Anwendung zu vermeiden sind. Die bemerkenswerten Ausführungen von RG. im Recht 1910 Bd. 40 S. 88 sind nur zu billigen. In diesem Sinn ist auch der § 24 des Entwurfs zum Luftverkehrsgesetz anzusehen, der ganz allgemein die entsprechende Anwendung des § 254 bestimmt. Diese Vorschriften enthalten übrigens auch nicht nur das, wozu man schon unter Anwendung der hier aufgestellten Regeln kommen würde, sondern gehen noch darüber hinaus. Satz 1 des § 17 behandelt den Fall, daß mehrere Ersatzpflichtige vorhanden

sind, und würde damit die unter b) aufgestellte Regelung bestätigen; Satz 2 behandelt den Fall, daß einem der Beteiligten der Schaden zugefügt ist und würde damit der unter a) gegebenen Regelung entsprechen. Während nun aber nach den gewöhnlichen Regeln die Vorschrift des § 254 durch die (wie weiter unten zu behandeln) ganz allgemeine Vorschrift des § 840 Abs. 2 u. 3 aufgehoben wird, daß nämlich bei Haftungskonkurrenz aus Verschulden einerseits und Schuldvermuten oder Gefährdung andrerseits stets nur der Schuldige allein den Schaden zu tragen hat (eine Regel, die auch für das Kraftfahrzeuggesetz Anwendung finden müßte, s. unten), wird durch § 17 KFG. der § 254 auch für diesen Fall wieder eingesetzt. § 17 ist also insoweit eine Ausnahme von der Regelung des § 840 Abs. 2 u. 3.

3. Grundgedanke von § 840 Abs. 2 u. 3.

Sind für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden mehrere nebeneinander verantwortlich, so haften sie nach § 840 als Gesamtschuldner, d. h. ihr Innenverhältnis richtet sich nach § 426 unter entsprechender Anwendung des § 254. Eine Ausnahme davon machen aber die Abs. 2 u. 3 des § 840, die ohne weiteres einem der Verpflichteten allein die Tragung des Schadens auferlegen. Dem Reichsgericht lag nun (s. RG. Bd. 58 S. 336) ein Fall der Haftungskonkurrenz zwischen Eisenbahn und einem Dritten vor; das Gericht entschied, daß im Innenverhältnis nicht § 840 Abs. 3, sondern Abs. 1 Anwendung zu finden habe; doch ist seine Begründung keine befriedigende. Es sagt, daß in den im § 840 Abs. 3 aufgezählten Fällen zwar bei Zusammentreffen von Haftung aus reiner Gefährdung und aus Verschuldung nur der schuldhaft Handelnde allein den Schaden zu tragen habe; jedoch wäre eine Ausdehnung auf die Eisenbahn nicht angebracht, weil der § 840 Abs. 3, der juristisch ganz verschiedene Fälle umfasse, eine Ausnahme, keine Regel sei und daher nur für die dort aufgezählten Fälle gelten könne. Was zunächst die juristische Verschiedenartigkeit der Fälle anlangt, so ist allerdings aus § 840 Abs. 3 ein allgemeiner Grundsatz nicht herzuleiten. In diesem Absatz werden die §§ 833—838 behandelt; von diesen beruhen aber auf dem Prinzip der Gefährdehaftung

nur die §§ 833 Abs. 1 und 835, von denen letzterer sogar noch kraft positiver Vorschrift ausscheidet, während beim Halter eines Haustieres, bei demjenigen, der vertraglich die Aufsicht über ein Tier übernimmt, und beim Gebäudebesitzer die Haftung auf Schuldvermuten beruht. Nach § 840 Abs. 2 gilt dann aber für die im Bürgerlichen Gesetzbuch überhaupt noch erwähnten übrigen Fälle der Haftung wegen Schuldvermutens ebenfalls der Grundsatz, daß bei Konkurrenz mit einem andern Ersatzpflichtigen dieser allein im Innenverhältnis den Schaden tragen soll. Wollte man daher einen allgemeinen Grundsatz überhaupt aufstellen, so könnte es nur unter Zusammenfassung von § 840 Abs. 2 u. 3 so geschehen, daß bei Haftungskonkurrenz aus Verschulden einerseits und Schuldvermuten oder Gefährdung andrerseits der Schuldige allein den Schaden zu tragen hätte. Was nun die ziffernmäßige Aufzählung in § 840 Abs. 2 u. 3 betrifft, so kann diese der Anwendung eines solchen allgemeinen Grundsatzes nicht entgegenstehen; denn der § 840 beschäftigt sich ganz naturgemäß nur mit den im Bürgerlichen Gesetzbuch erwähnten Fällen, in denen eine Haftung ohne Verschuldung festgesetzt wird; hier aber, und das ist das ausschlaggebende, umfaßt er alle Fälle gleichmäßig und vereinigt sie zu der Regel, daß ihnen gegenüber der andere allein den Schaden zu tragen hat. Daß Fälle der Haftung ohne Verschuldung, die in Sondergesetzen aufgezählt sind, vom § 840 nicht genannt sind, ist ganz erklärlich, denn die behandelt das Bürgerliche Gesetzbuch ja überhaupt nicht. Schließlich kann aus der Stellung der Abs. 2 u. 3 des § 840 unter den Vorschriften über unerlaubte Handlungen kein Beweis gegen eine allgemeine Gültigkeit hergeleitet werden; vielleicht wäre es ja besser gewesen, sie hinter den § 426 (wie der 1. Entwurf für einen ähnlichen Fall) oder noch besser hinter § 254 zu stellen; es ist aber zu beachten, daß Fälle der Haftung ohne Verschulden nur unter den unerlaubten Handlungen (im weiteren Sinn) vorkommen, daß Haftung auf vertraglicher Grundlage aber stets ein Verschulden voraussetzt (für die Haftung des Gastwirts wird im § 701 eine besondere Regelung getroffen). Es war daher ganz angebracht, die Ausnahme nicht hinter die Regel (§ 254) zu stellen, sondern dahin, wo sie Anwendung finden kann, d. h. hinter den § 840

Abs. 1. Wenn nun also ein solch allgemeiner Grundsatz aufgestellt werden kann, so steht einer Ausdehnung auf Sondergesetze, die eine Haftung ohne Verschulden bestimmen, wie z. B. das Haftpflichtgesetz oder das Kraftfahrzeuggesetz, nichts im Wege, ja eine solche Ausdehnung ist sogar erforderlich. Denn was dem einen recht ist, das muß dem andern billig sein. Wenn auf beiden Seiten Haftung ohne Verschuldung vorliegt, dann darf dem einen nicht die Berufung auf seine nur subsidiäre Verantwortung zugebilligt, dem andern jedoch versagt werden, wie es das Reichsgericht (RG. Bd. 58 S. 337) getan hat. Das ist krasse Ungerechtigkeit, daß von beiden nur aus Gefährdungshaftung Haftenden der eine den Schaden allein tragen soll, während der andere ihn doch ebenso sehr mitverursacht hat. In einem solchen Fall müssen sich beide auf den allgemeinen Grundgedanken des § 840 Abs. 2 u. 3 berufen können, d. h. die beiden Ausnahmen heben sich auf, und es kommt nun wieder zur Anwendung des § 426, nach dem der Richter unter entsprechender Anwendung von § 254 über das vorwiegende Verursachen abzuwägen hat. Eine solche Abwägung findet daher, das sei zur Erläuterung von § 254 gesagt, nur statt, wenn auf beiden Seiten Haftung wegen Verschuldens oder auf beiden Seiten Haftung ohne positives Verschulden gegeben ist, nicht aber, wenn auf der einen Seite Verschulden, auf der andern kein Verschulden vorliegt (s. RG. Bd. 67 S. 120 im Gegensatz zu RG. Bd. 71 S. 7). Kraft positiver Vorschrift wird hiervon jedoch eine Ausnahme durch den § 17 KFG. gemacht, der die Anwendung des § 254 auch auf letztere Fälle ausdehnt.

4. Gesamtschuld nur beschränkt.

Haften mehrere Personen als Gesamtschuldner für einen Schaden, so ist es sehr wohl möglich, daß die einzelnen Ersatzverpflichtungen nicht die gleiche Höhe aufweisen. Abgesehen davon, daß ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten selber nur einem der Verpflichteten gegenüber gegeben sein kann, kommen solche Fälle gerade bei Automobilunfällen durch die Höchstgrenze des § 12 zur Entstehung, z. B. derart, daß Halter und Führer nur beschränkt, die Straßenbahn aber unbeschränkt haften, oder

daß dem Führer ein Verschulden nachgewiesen werden kann, während der Halter nur nach § 7 KFG. haftet (meistens wird dazu der Halter wohl auch den Entlastungsbeweis des § 831 BGB. führen müssen). Dann kann ein Gesamtschuldverhältnis, wie sich schon aus dem Namen ergibt, nur in Höhe der gemeinsamen Verpflichtungen vorliegen. Wenn also von zwei Mitverpflichteten der eine unbeschränkt, der andere jedoch beschränkt haftet, nur in Höhe der Haftung des letzteren. Dabei ist dann anzunehmen, daß der Gläubiger jeden Schuldner, solange dessen Verpflichtung noch reicht, nach seiner Wahl in Anspruch nehmen kann. Mit Recht hebt Holzenthaler (in LZ. 1910 S. 827 gegen Hallbauer in LZ. 1909 S. 881) folgendes Ergebnis hervor: Zahlt der unbeschränkt Haftende, ohne irgendwelche Bestimmung bei der Erfüllung zu treffen, einen Teil seiner Schuld an den Geschädigten, so ist der gezahlte Betrag lediglich auf die Summe anzurechnen, für welche nur der unbeschränkt Haftende in Anspruch genommen werden kann; soweit dagegen die von dem unbeschränkt Haftenden bezahlte Summe den Betrag übersteigt, für welchen lediglich der nach bürgerlichem Recht Haftende verpflichtet ist, kommt die Zahlung auch dem beschränkt Haftenden zugute. Nur in Höhe der gemeinsamen Verpflichtung findet dann wieder zwischen ihnen nach § 426 eine Ausgleichung statt; praktisch kommt es dadurch also zu einer nochmaligen Herabsetzung der Höchstgrenze des § 12, eine Unebenheit, die aber wohl mit der Festsetzung einer Höchstgrenze notwendigerweise verbunden ist. Von Neukirch-Rosenmayer (S. 197) wurde der Versuch gemacht, dieses Ergebnis dadurch zu beseitigen, daß als die zur Verteilung kommende Summe nicht der Betrag der gemeinsamen Verpflichtung, sondern des Schadens anzusehen sei, wobei dann allerdings der beschränkt Haftende auch bei der Ausgleichung nie über den Höchstbetrag hinaus in Anspruch sollte genommen werden können. Doch scheitert diese Ansicht daran, daß über den Betrag der gemeinsamen Verpflichtung hinaus ein Gesamtschuldverhältnis und damit die Möglichkeit einer Ausgleichung nicht gegeben ist (ebenso Isaac S. 385d; Krause S. 195; and. A. Hoepfel S. 412). — Wenn beide Mitverpflichtete nur beschränkt haften, so kann wieder der Gläubiger jeden Schuldner, solange

dessen Verpflichtung reicht, nach seiner Wahl in Anspruch nehmen; eine Aneinanderreihung der einzelnen Verpflichtungen findet also nicht statt, aber auch nicht ein Aufeinanderfallen, soweit die Verpflichtungen gemeinsam sind, auf einen Teil der Schuld. Haften z. B. für einen Schaden von 15000 Mk. Halter und Führer gemeinsam je in Höhe von 10000 Mk., so haftet nicht der Halter für die ersten 10000 Mk. allein und der Führer nur noch für die restlichen 5000 Mk., oder umgekehrt; hat der Halter 10000 Mk. bezahlt, so ist aber auch der Führer noch nicht befreit, wie man vielleicht aus §§ 840, 422 entnehmen könnte; es haften vielmehr auf die ganze Summe Halter und Führer gemeinsam nur in Höhe von 5000 Mk., und nur soweit besteht ein Gesamtschuldverhältnis; also kann im Innenverhältnis auch nur für diese Summe der Verteilungsmaßstab des § 426 zur Anwendung kommen. Wenn daher die Höhe des Schadens die Summe der Verpflichtungen erreicht oder übersteigt, so liegt ein Gesamtschuldverhältnis nicht mehr vor, und es kommt nicht mehr zu einer Ausgleichung; der Verpflichtete ist also auch seinen Mitschuldnern gegenüber nie zur Zahlung einer höheren Summe, als seine Verbindlichkeit reicht, verpflichtet. — Haften für den Schaden nicht nur zwei, sondern mehrere Personen, so kann wieder der Gläubiger jeden Mitverpflichteten nach seiner Wahl in Anspruch nehmen, soweit dessen Verpflichtung reicht. Große Schwierigkeiten bereitet aber die Ausgleichung unter mehr als zwei Mitschuldnern, z. B. wenn für den Schaden von 15000 Mk. die Straßenbahn unbeschränkt, Halter und Führer beschränkt auf je 10000 Mk. haften. Dieser Fall hat sehr große Ähnlichkeit mit demjenigen, daß mehrere Bürgen in verschiedener Höhe sich für eine Schuld verbürgen, unter denen ebenfalls nach § 769 BGB. die Ausgleichung nach den Regeln des § 426 erfolgen soll. Die dazu erschienene Literatur (s. bei Oertmann zu § 426) kann man direkt übernehmen. Es scheint danach eine völlige Klärung der Lage noch nicht herbeigeführt zu sein. Bestritten ist vor allem, ob eine Ausgleichung auf jede Zahlung erfolgen soll oder nur auf diejenige, die über den auf die betreffende Person entfallenden Anteil hinausgeht. Erst kürzlich hatte sich das Reichsgericht (RG. Bd. 81 S. 419) mit einem solchen Fall zu beschäftigen; jedoch tragen die teilweise

unverständlichen Ausführungen zur Klärung der Lage nicht bei; festzustehen scheint jedenfalls, daß auch der oberste Gerichtshof sich zu der einen oder andern Ansicht noch nicht hat entschließen können.

5. Gemeinsame Ergebnisse.

Unter Zusammenfassung des Gesagten lassen sich einige gemeinsame Regeln aufstellen.

a) Außenverhältnis. Die Haftung des Halters eines Kraftfahrzeuges ist eine abgeschwächte Gefährdehaftung, bei der man schon in gewissem Sinne von einer Haftung aus Schuldvermuten reden könnte. Die Haftung des Führers beruht völlig auf dem Grundsatz des Schuldvermutens. Beide sind, wie wir oben gesehen haben, Haftungen aus unerlaubter Handlung. Wenn nun neben dem Halter oder Führer ein anderer aus dem Automobilunfall haftet, so wird auch diese Haftung sehr oft, ja meistens eine solche aus unerlaubter Handlung sein. Der gewöhnlichste Fall ist wohl der, daß Halter und Führer zusammen haften; aber sehr häufig sind auch die Fälle, in denen bei der Entstehung des Schadens ein anderes Kraftfahrzeug, ein schuldhaft handelnder Dritter, ein Tier oder eine Straßenbahn bezw. Eisenbahn mitgewirkt hat. In allen diesen Fällen haften die mehreren Ersatzpflichtigen dem Verletzten nach § 840 BGB. als Gesamtschuldner, und es beantworten sich somit nach den §§ 421 f. alle die Fragen, ob der Verletzte seinen Anspruch zunächst gegen einen der Ersatzpflichtigen oder gegen alle zusammen geltend zu machen hat, ob er sich von einem die Einrede der Vorausklage oder die der Teilung gefallen lassen muß, inwieweit gewisse Tatsachen, die in der Person eines Schuldners vorliegen, auch für die übrigen einwirken usw. Vor allem ergibt sich, daß es für den Gläubiger gleichgültig ist, ob er den Halter oder den Führer auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes oder eines Verschuldens in Anspruch genommen hat. Haftet jedoch einer der Ersatzpflichtigen auf Grund eines Vertrages (was besonders in den Fällen des § 8 KfG. gegeben sein kann), so ist nach den oben zu 1. angegebenen Regeln zu untersuchen, ob ein Gesamtschuldverhältnis überhaupt vorliegt. Jedoch würde auch dann, wenn ein solches nicht vorliegen sollte,

an dem Recht des Gläubigers, sich nach seiner Wahl an den einen oder andern der Ersatzpflichtigen zu halten, nichts geändert werden, und wenn der Schaden ihm ersetzt wäre, so würde er wegen Fortfalls des Interesses weitere Ansprüche gegen irgendeinen nicht mehr geltend machen können; er hätte ja nun einen Schaden, der zur Klagbegründung erforderlich ist, nicht mehr erlitten. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß regelmäßig, wenn nicht etwas anderes ausdrücklich ausgemacht ist, eine Haftung aus Vertrag nur bei Verschulden (§ 276 BGB.) eintritt, daß damit aber auch zugleich eine Haftung nach den §§ 823 f. gegeben ist und somit auch in diesen Fällen regelmäßig ein Gesamtschuldverhältnis vorliegt. Daß der Schuldner dann daneben noch aus dem Vertrage haftet, kann hieran nichts ändern. Der Schuldner haftet dann immer nur für eine Leistung, wenn auch aus zwei Schuldgründen, von denen aber der eine das Bestehen des andern nicht beseitigen kann.

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so ist ihm dies nach § 254 BGB. zur Anrechnung zu bringen. Möglich ist, daß ein Verschulden nur einem der Verpflichteten gegenüber gegeben ist. Dann wird der Betrag des Gesamtschuldverhältnisses sich verringern, und es wird daher auch nicht zum Ausgleich über die volle Schadenshöhe kommen. Ein Verschulden des Verletzten haben sich die Unterhaltsberechtigten oder derjenige, der zum Ersatz der Beerdigungskosten verpflichtet ist, nach § 846 BGB. wie ein eigenes Verschulden anrechnen zu lassen.

Eine bedeutsame Entscheidung fällte das Reichsgericht in einem RG. Bd. 68 S. 429 abgedruckten Urteil; hier wird ausgeführt, daß bei der durch einen Unfall herbeigeführten Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit der Schadenersatz entweder in Kapital oder Rente allen Verpflichteten gegenüber nur einheitlich festgesetzt werden kann und daß hierbei auch zu berücksichtigen ist, daß der vertraglich Haftende in anderem Umfange (§ 429 BGB.) als der auf Grund eines Delikts Haftende (§§ 843 f. BGB., §§ 10 f. KFG.) zum Ersatz verpflichtet ist; zur Ausgleichung kommt es dann nur wieder, soweit ein Gesamtschuldverhältnis vorliegt.

b) Innenverhältnis. Für das Innenverhältnis, also die Ausgleichung unter den Mitverpflichteten, ist es von Wichtigkeit, ob

ein Gesamtschuldverhältnis vorliegt oder nicht. Fast immer wird ein solches gegeben sein. Die Ausgleichung richtet sich dann grundsätzlich nach § 426. Besteht demnach zwischen den Gesamtschuldnern ein Vertrag, so kommen in erster Linie die vertraglichen Vorschriften in Betracht, nach denen einem allein die Tragung der Kosten auferlegt sein kann oder doch zu einem bestimmten Anteil. Fehlt es an solchen besonderen Abmachungen, so wird jeder Teil, den ein Verschulden trifft, regelmäßig auch insoweit den Schaden allein zu tragen haben; wenn auch den andern Teil ein Verschulden trifft, unter Abwägung des vorwiegenden Verschuldens. Besteht jedoch zwischen den Gesamtschuldnern kein Vertrag, so hat die Ausgleichung unter entsprechender Anwendung des § 254 zu erfolgen, d. h. zu einer Abwägung des vorwiegenden Verursachens kommt es dann, wenn auf beiden Seiten Haftung wegen Verschuldens oder auf beiden Seiten Haftung ohne ein positives Verschulden besteht. Liegt jedoch auf der einen Verschulden, auf der andern keines vor, so hat der Schuldige unter direkter oder entsprechender Anwendung von § 840 Abs. 2 u. 3 den Schaden allein zu tragen. Davon machen jedoch §§ 17 u. 18 Abs. 3 KfG. eine Ausnahme; auch in diesen Fällen wird die Regel des § 254 wieder eingesetzt. Die Anwendbarkeit ist an zwei Voraussetzungen gebunden: zunächst muß ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge oder doch ein Kraftfahrzeug und ein Tier bezw. eine Eisenbahn verursacht sein, und sodann müssen die beteiligten Personen einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet sein. Kraft Gesetzes ist diejenige Verpflichtung entstanden, die sich nicht auf einen Vertrag, sondern auf eine außervertragliche Haftung stützt (so auch RG. Bd. 82 S. 438; falsch Isaac S. 382), wie z. B. die Vorschriften über unerlaubte Handlungen, des Kraftfahrzeug- oder Haftpflichtgesetzes; wo jedoch auf einer Seite eine vertragliche Haftung vorliegt, ist zu beachten, daß diese regelmäßig auf Grund des § 276 BGB. durch ein Verschulden entstanden ist und daß hierfür der Verpflichtete, da es sich ja nur um widerrechtliche Verletzung von Leben, Körper oder Eigentum handelt, auch auf Grund der §§ 823 f. einzustehen hat; wieder kann der Umstand, daß der Verpflichtete daneben noch nach den Vorschriften über Vertrag zu haften hat, nicht die Anwendbarkeit des § 17

ausschließen. Die Beteiligten müssen zum Ersatz des Schadens verpflichtet sein; der Halter des Kraftfahrzeugs ist es nicht, wenn ihm der Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 gelingt oder wenn er sich, ohne daß bei ihm Verschulden vorliegt oder von ihm nach § 831 BGB. zu vertreten ist, auf § 8 Abs. 1 (Beförderung, Tätigsein) oder Abs. 2 (Lastfahrzeug) berufen kann, oder wenn er nach § 9 wegen eigenen Verschuldens des Verletzten von seiner Haftung befreit wird; nicht aber kann sich der Halter (wie Isaac S. 380 fälschlich behauptet) von seiner Ausgleichungspflicht dadurch befreien, daß er nachweist, der Anspruch des Berechtigten gegen ihn sei nach § 14 verjährt oder wegen Versäumung der Anzeigefrist des § 15 erloschen; denn in diesen Fällen hatte zunächst einmal eine Verpflichtung zum Schadensersatz tatsächlich bestanden, für die er als Gesamtschuldner haftete; dadurch war er aber sofort zur Mitwirkung an der Tilgung der Gesamtschuld und zur Ausgleichung den übrigen Gesamtschuldnern gegenüber verpflichtet worden; diese Verbindlichkeit ist jedoch unabhängig von der andern, gegen den Gläubiger bestehenden, und daher weder an die Verjährungsfrist des § 14 noch die Anzeigefrist des § 15 gebunden. Und schließlich muß die Schadensersatzverpflichtung gegenüber einem Dritten bestehen; Dritter ist jeder, der nicht Kraftfahrzeughalter einerseits und Halter des anderen Kraftfahrzeugs, des Tieres oder Eisenbahnunternehmer andererseits ist; vor allem kann es also der Beförderte oder der beim Betriebe Tätige sein, dem der Halter auf Grund eines Verschuldens haftet. Ausgedehnt ist die Vorschrift nach § 18 Abs. 3 auf den Führer im Verhältnis zu den anderen Beteiligten, nicht zum Halter des eigenen Kraftfahrzeugs.

Diese Vorschriften enthalten eine Änderung des sonstigen bürgerlichen Rechts insofern, als die Regel des § 254 auch bei Haftungskonkurrenz aus Verschulden und ohne Verschulden Platz greifen soll. Auf eine noch weitere Basis wird der § 254 durch den § 24 des Entwurfs zum Luftverkehrsgesetz gestellt; hier soll er Anwendung finden, „wenn neben dem Fahrzeughalter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist", also auch wenn dieser andere ein schuldhaft handelnder Dritter ist. Das kommt einer völligen Beseitigung des in § 840 Abs. 2 u. 3 ausgesprochenen Grundsatzes gleich.

Führt auch § 254 zu keinem klaren Ergebnis, so ist nun erst die in § 426 vorgesehene anteilmäßige Ausgleichung vorzunehmen. — Sollte ausnahmsweise ein Gesamtschuldverhältnis nicht vorliegen, so ist zu prüfen, ob nicht derjenige, der allein zur Zahlung belangt ist, nach sonstigen Regeln sich an einen der andern Verpflichteten halten kann, vielleicht aus ungerechtfertigter Bereicherung, unerlaubter Handlung, Geschäftsführung ohne Auftrag oder vermittelst des § 255 BGB. Die von Eger S. 120 vertretene Ansicht, der Kraftfahrzeughalter hafte andern Verpflichteten gegenüber stets subsidiär, kann nach dem Gesagten als richtig nicht anerkannt werden.

c) Ein Beteiligter verletzt. Wenn von zwei Schadensurhebern einer der Beteiligten selber verletzt ist, so kann zwar von einer Mehrheit der Verpflichteten keine Rede sein, denn der Verletzte ist nicht sich selbst, als Gläubiger und Schuldner in einer Person, verpflichtet. Dennoch ist es angebracht, diese Fälle hier im Zusammenhang mit zu behandeln, weil das eigene Mitverursachen ebenso auf die Verbindlichkeit des allein Verpflichteten einwirkt wie beim Ausgleich zwischen den mehreren Verpflichteten. Die oben angegebenen allgemeinen Regeln finden auch hier, soweit es wegen der Natur der Rechtsbeziehungen angängig ist, Anwendung. Hat also bei der Entstehung des Schadens der Verletzte ursächlich mitgewirkt, so bestimmt sich nach dem vorwiegenden Verursachen, ob der Schädiger zum Schadensersatz überhaupt verpflichtet ist und in welcher Höhe; das ergibt sich unter direkter bezw. entsprechender Anwendung des § 254. Der § 9 KFG. ist nur insoweit von Bedeutung, als es bei Sachbeschädigungen nicht auf das mitwirkende Verursachen des Verletzten ankommen soll, sondern desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübte. Die Anwendung des § 254 bedeutet wieder nur soviel, daß es zur Abwägung kommt, wenn auf beiden Seiten Haftung wegen Verschuldens oder ohne positives Verschulden vorlag. Bestand jedoch die Mitverursachung nur auf der einen Seite in einem positiven Verschulden, auf der andern aber in Gefährdung oder Schuldvermuten, so kommt die Mitverursachung des letzteren unter direkter oder entsprechender Anwendung von § 840 Abs. 2 u. 3 überhaupt nicht in Betracht. Nach dieser Regel beantwortet sich auch die

sehr wichtige Frage, wie weit der Herr, wenn er nicht selbst, sondern sein Gehilfe den Schaden mitverursacht hat, sich dies anrechnen lassen muß. Der Halter hat demnach für die Handlungen des Führers nach § 7 einzustehen, also nur auf Grund der Gefährdung; der Herr hat für das Verschulden seines Gehilfen nach § 831 BGB. einzustehen, aber nur auf Grund des vermuteten Verschuldens, also mit der Möglichkeit der Entlastung. Nur da, wo es sich um die Erfüllung einer Verbindlichkeit oder (nach § 254 Abs. 2) um die Erfüllung einer moralischen Verpflichtung handelt, hat der Herr ein Verschulden seines Gehilfen als sein eigenes zu vertreten; es geht nicht an, wie vielfach behauptet wird, dem Herrn das Verschulden seines Gehilfen ständig als sein eigenes aufzubürden; darüber wird weiter unten noch ausführlicher zu reden sein. Hat daher z. B. das Kraftfahrzeug durch Verschulden eines Dritten einen Schaden erlitten, den der Führer bei genügender Aufmerksamkeit noch hätte abwenden können, so liegt auf der einen Seite Verschulden, auf der Seite des Halters nur Gefährdung (§ 7 KfG.) oder Schuldvermuten (§ 831 BGB.) vor; der Halter braucht daher den Entlastungsbeweis des § 831 nicht zu führen, um sich das mitwirkende Verschulden des Führers überhaupt nicht anrechnen lassen zu brauchen; sollte es zu einer Abwägung des Verursachens kommen, so müßte der Dritte immer erst dem Halter ein positives Verschulden nachweisen. Ebenso wäre zu entscheiden, wenn nicht das Kraftfahrzeug, sondern der (nicht beförderte) schuldhafte Dritte verletzt wurde; bei dieser Sachlage könnte der Dritte nur den Führer, nicht den Halter belangen. Oder hat das Automobil vielleicht einen Wagen verletzt, wobei zwar nicht dessen Eigentümer, wohl aber den Gehilfen ein mitwirkendes Verschulden traf, so käme es sofort zur Abwägung; denn hier haftet sowohl der Halter wie der Eigentümer ohne positives Verschulden; dem Halter wie dem Eigentümer stände aber immer noch der Entlastungsbeweis des § 7 KfG. bezw. des des § 831 BGB. frei; denn sonst könnte von einem mitwirkenden Verursachen keine Rede sein; wollte der Eigentümer jedoch diesen Entlastungsbeweis nicht führen, könnte er aber andrerseits dem Halter ein positives Verschulden nachweisen (der Nachweis des Verschuldens des Führers würde wieder nicht genügen), so hätte

der Halter den Schaden nun voll zu ersetzen, denn nun würde wieder auf der einen Seite Verursachen durch Verschulden, auf der andern ohne positives Verschulden vorliegen; ein Regreß gegen den Gehilfen, der dem Eigentümer ja auch als Gesamtschuldner haftet, stände dem Halter natürlich immer noch offen; um es dem Eigentümer gegenüber nun wieder zu einer Abwägung zu bringen, müßte der Halter diesem ein positives Verschulden nachweisen. Auf Grund dieser Regeln bereiten nun auch die Fälle keine Schwierigkeiten mehr, in denen auf beiden Seiten ein Gehilfe gehandelt hat, während der eine Herr gegen den andern Ersatzansprüche geltend macht.

Wieder macht jedoch das Kraftfahrzeuggesetz kraft positiver Vorschrift der §§ 17 u. 18 Abs. 3 hiervon eine Ausnahme: handelt es sich um ein Kraftfahrzeug einerseits und ein anderes Kraftfahrzeug, ein Tier oder eine Eisenbahn andrerseits, so soll die Abwägung nach § 254 stets Platz greifen, auch wenn auf der einen Seite Verursachung durch Verschulden, auf der andern ohne positives Verschulden vorliegt; die Regel des § 840 Abs. 2 u. 3 wird also in diesen Fällen wieder beseitigt. Es müssen jedoch wieder die beiden Voraussetzungen gegeben sein, zunächst daß tatsächlich auf der einen Seite ein Kraftfahrzeug und auf der andern ein Kraftfahrzeug, ein Tier oder eine Eisenbahn beteiligt sind, und sodann, daß derjenige, der nicht verletzt ist, dem Verletzten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist hierbei kann auf das unter b Gesagte verwiesen werden; nicht verpflichtet ist z. B. die Eisenbahn unter den Voraussetzungen des § 1 HaftpflG., der Tierhalter unter denen des § 833 BGB. oder der Halter eines Kraftfahrzeugs unter denen der §§ 7 Abs. 2, 8 u. 9 KfG. Aber hier ist er auch unter den Voraussetzungen der §§ 14 u. 15 KfG. nicht mehr verpflichtet, so daß es nun zu einer Anwendung des § 17 nicht mehr kommen kann. Von einem mitwirkenden Verursachen des Verletzten kann jedoch nur da die Rede sein, wo dieser entweder ein Verschulden oder eine Gefährdung zu vertreten hat; nach dem Kraftfahrzeuggesetz hat der Halter eine Gefährdung nicht zu vertreten, wenn ihm der Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 gelingt, wenn er selber durch das Kraftfahrzeug befördert oder beim Betriebe tätig war (§ 8 Abs. 1) oder

wenn er der Halter eines Lastfahrzeugs ist (§ 8 Abs. 2). Auf den ersten Blick könnte auffallend sein, daß der Halter, der bei der Fahrt im eigenen Automobil durch einen Zusammenstoß mit einem andern Kraftfahrzeug verletzt ist, sich hiernach nur ein positives Verschulden anrechnen zu lassen braucht; es ist jedoch zu berücksichtigen, daß nach den dem Kraftfahrzeuggesetz zugrunde gelegten Regeln die Betriebsgefahr dann nicht als mitwirkende Ursache berücksichtigt werden soll, wenn sich der Verletzte selber dieser Gefahr ausgesetzt hatte; das hatte hier aber der verletzte Halter in bezug auf sein eigenes Fahrzeug getan, nicht jedoch in bezug auf das andre Fahrzeug. Sein eigenes Fahrzeug hat hier natürlich die Verletzung mit verursacht, aber eine Verursachung kommt für die Ausgleichung des § 254 nur soweit in Betracht, als sie rechtlich von Erheblichkeit ist, d. h. soweit sie eine Verschuldung oder eine solche Gefährdung ist, die nach ausdrücklicher Vorschrift Berücksichtigung finden soll; diese Berücksichtigung ist aber im § 8 ausgeschlossen.[1]) Nicht aber kommen für die mitwirkende Verursachung des verletzten Halters die §§ 14 u. 15 KfG. in Betracht; der beklagte andere Halter kann sich dem klagenden verletzten Halter gegenüber stets einredeweise auf § 17 berufen, auch wenn er nicht innerhalb bestimmter Frist diesem gegenüber dessen mitwirkendes Verursachen behauptet hat; denn an der Tatsache eines Mitverursachens kann eine Behauptung desselben oder deren Unterlassung nichts ändern. Ausgedehnt ist die Vorschrift des § 17 nach § 18 Abs. 3 auf den Führer im Verhältnis zu den andern Beteiligten, nicht zum Halter des eignen Fahrzeugs.

Ist daher z. B. bei einem Zusammenstoß zwischen Kraftfahrzeug und Straßenbahn, auf beiden Seiten unter Verschulden der

---

[1]) Gegenteiliger Ansicht sind, seltsamerweise nur für den Fall des § 8 Abs. 1, nicht der §§ 7 u. 8 Abs. 2, Isaac S. 388; Kirchner S. 248 und Hoepfel S. 402 unter der Begründung, daß § 8 Abs. 1 eine Verschiedenheit in der Person des Geschädigten und des Haftpflichthalters voraussetzt; diese Ansicht kann nicht überzeugen, und sicherlich ist es nicht angemessen, daß bei der Verletzung eines beförderten Dritten die Betriebsgefahr des befördernden Kraftfahrzeugs keine Berücksichtigung finden soll, wohl aber wenn der Halter selber bei der Beförderung verletzt wurde. Man kann umgekehrt sagen, daß das Gesetz zu dieser ungleichen Behandlung, die dazu noch gegen § 254 verstoßen würde, keinerlei Anhalt bietet.

Angestellten, das Kraftfahrzeug zertrümmert, so könnte der Halter die Abwägung des Verursachens nach § 254 nicht dadurch beseitigen, also die Schadensbegründung in voller Höhe nicht dadurch festsetzen, daß er der Straßenbahn ein positives Verschulden nachweist (nicht nur ein Verschulden des Angestellten) und es dann dieser überließ, ihm selber (nicht nur dem Führer des Kraftfahrzeuges) ein Verschulden nachzuweisen, sondern die Abwägung findet auf jeden Fall statt. Auf eine noch breitere Basis wird § 254 wieder durch den § 24 des Entw. zum Luftverkehrsgesetz gestellt, der die in § 840 Abs. 2 u. 3 aufgestellte Regelung völlig, nicht nur in einigen praktisch bedeutsamen Fällen beseitigt. — Die Unterhaltsberechtigten oder derjenige, der zum Ersatz der Beerdigungskosten verpflichtet ist, haben sich ein Verschulden des Verletzten nach § 846 BGB. wie ein eigenes Verschulden anrechnen zu lassen; dasselbe wird entsprechend auch nur bei mitwirkendem Verursachen des Verletzten anzunehmen sein.

§ 14.

b) Einzelfälle.

1. Mehrere Halter.

Wenn mehrere Halter für dasselbe Fahrzeug haften, so ist zu den allgemeinen Regeln nichts weiter zu bemerken; die Halter haften also dem Gläubiger gegenüber als Gesamtschuldner und sind im Innenverhältnis nach § 426 ausgleichungspflichtig, d. h. in erster Linie nach dem zugrunde liegenden Verhältnis, in zweiter unter entsprechender Anwendung des § 254 mit Berücksichtigung der Regel des § 840 Abs. 2 u. 3 (ein Fall, er praktisch wohl nur selten eintreten kann), in letzter unter anteilmäßiger Verpflichtung. Indessen ist näher der Fall zu behandeln, daß die Halter verschiedener Kraftfahrzeuge zusammen verpflichtet sind.

a) Wenn ein Dritter verletzt ist, so haften ihm die Halter als Gesamtschuldner, gleichgültig ob der Dritte sich zur Klagbegründung auf die Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes oder des Bürgerlichen Gesetzbuchs gestützt hat. Es ist hier sehr leicht möglich, daß die Verpflichtungen der einzelnen Beteiligten nicht

die gleiche Höhe aufweisen. Im Innenverhältnis regelt sich die Ausgleichung nach § 17 Abs. 1 Satz 1 KFG. Jeder Halter, der sich zu seinen Gunsten auf ein Verschulden des andern Halters beruft, um dadurch den ihn treffenden Anteil herabzudrücken, hat dies zu beweisen. Ist in einem früheren Prozeß zwischen dem Gläubiger und dem andern Halter dem Gläubiger der Nachweis nicht gelungen, daß den andern Halter ein Verschulden trifft, so hat dies für die Regreßansprüche keine Bedeutung; es könnte dem andern Halter hier noch ein Verschulden nachgewiesen werden, denn nach § 325 ZPO. erstreckt sich die Rechtskraft des dort ergangenen Urteils nur auf die Prozeßparteien. Ist jedoch in dem früheren Prozeß dem andern Halter der Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 gelungen, so daß eine Schadensersatzverpflichtung gerichtlich verneint wurde, so herrscht Meinungsverschiedenheit darüber, ob auch der erste Halter dies Urteil gegen sich gelten lassen müsse, weil ja von einer Ausgleichungsverpflichtung keine Rede sein könne, wenn keine Schadensersatzverpflichtung bestehe, oder ob er selbständig nachweisen könne, daß doch eine Schadensersatzverpflichtung bestand und damit auch noch eine Ausgleichungsverpflichtung gegeben ist. Das Reichsgericht (RG. Bd. 69 S. 422) hat sich der letzteren Ansicht, wieder unter Berufung auf die Beschränkung der Rechtskraft, angeschlossen. Von gegnerischer Seite (s. Isaac S. 381 Anm. 1) wird dagegen dreierlei geltend gemacht: man könne nicht mehr davon reden, daß mehrere eine Leistung schulden; praktisch käme man sonst zu unhaltbaren Ergebnissen; und es fehle nach der rechtskräftigen Verneinung der Haftung am Rechtsschutzinteresse. Stichhaltig könnte davon höchstens der zweite Grund sein, da die beiden anderen Gründe tatsächlich auf eine Erweiterung der Rechtskraft über § 325 ZPO. hinauslaufen, eine Erweiterung, die auch in anderen Fällen unstatthaft ist und die, wo sie stattfinden soll, ausdrücklich im Gesetz hervorgehoben wird. — Ebenso kann im umgekehrten Fall, daß im Vorprozeß der Unfall hauptsächlich auf das Verhalten des andern Halters zurückgeführt ist, dieser jetzt nachweisen, daß ein anderer allein oder hauptsächlich oder doch ebensoviel den Schaden verursacht hat. Es könnte daher sogar der Fall eintreten, daß jetzt jeder Halter dem andern nachweisen kann, daß er für den Schaden nicht einzustehen

hat. Hatte nun einer auf Grund eines rechtskräftigen Urteils des Vorprozesses schon gezahlt, so will Hoepfel (S. 400) diesem auf Grund des § 426 gegen den andern Regreß gewähren; da jedoch auf keiner Seite eine Verpflichtung und damit erst recht kein Gesamtschuldverhältnis vorliegt, so ist diese Ansicht wohl nicht richtig.

Eine Änderung tritt dann ein, wenn der Verletzte auf dem Kraftfahrzeug befördert wurde. Meistens wird ein Beförderungsvertrag vorliegen, nach dem regelmäßig der Halter nach § 276 BGB. nur für Verschulden einzustehen hat, für das der Halter dann aber auch auf Grund der Deliktvorschriften einzustehen hat. Zu einem Gesamtschuldverhältnis hätte dann also im Vorprozeß der Verletzte oder im Prozeß über die nach § 17 stattfindende Ausgleichung der andere Halter dem befördernden Halter ein positives Verschulden nachzuweisen. Denkbar wäre aber auch der Fall, daß der Halter bei der Beförderung einem ängstlichen Fahrgast gegenüber jeden aus einem Unfall entstehenden Schaden zu tragen übernommen hätte, auch ohne eigenes Verschulden; dann würde zwar der Verletzte, der seinen Schaden von dem einen Verpflichteten ersetzt erhalten hat, gegen den andern weitere Ansprüche nicht mehr geltend machen können; unter den Verpflichteten würde jedoch mangels einer Zweckgemeinschaft ein Gesamtschuldverhältnis nicht bestehen (immer vorausgesetzt, daß den befördernden Halter ein Verschulden nicht trifft; and. A. RG. VI. Senat [s. oben S. 64]); auch könnte der § 17 keine Anwendung finden, da auf einer Seite lediglich vertragliche Haftung vorliegt. Es fehlt somit an jeder gesetzlichen Handhabe zur Ausgleichung; § 255 BGB. findet naturgemäß keine Anwendung; der befördernde Halter, der bezahlt hat, könnte nicht gegen den andern den § 823 geltend machen, denn bei ihm ist keins der dort angeführten Rechtsgüter noch ein dingliches Recht verletzt; auch könnte er sich nicht auf Geschäftsführung ohne Auftrag berufen, da er mit der Zahlung eine eigene Schuld getilgt, also ein eigenes Geschäft besorgt hat; und ebensowenig auf § 812, denn der andere Halter hat nicht auf Kosten des zahlenden etwas, nämlich die Befreiung von seiner Schuld, ohne rechtlichen Grund erlangt; der zahlende Halter hat doch nur das erfüllt, wozu er schon vorher verpflichtet

war; von einer auf seine Kosten erfolgenden Bereicherung des andern kann daher keine Rede sein; und dann kann die Befreiung von der Schuld auch nicht als ohne rechtlichen Grund erfolgt angesehen werden, da sie lediglich erfolgt ist durch den Fortfall des Interesses des Verletzten an der Zahlung. — Ist nicht ein Fahrgast des einen Kraftfahrzeuges verletzt, sondern eine beim Betriebe tätige Person, oder ist eine beförderte Sache beschädigt oder der Unfall beim Betriebe eines Lastfahrzeuges entstanden, so muß ebenfalls dem Halter dieses Fahrzeugs ein positives Verschulden nachgewiesen werden, um den § 17 anwenden zu können. — Wenn bei beiden beteiligten Fahrzeugen ein Fahrgast verletzt ist, ohne daß auf einer Seite ein Verschulden vorliegt, so ist der Anspruch jedes Verletzten für sich zu behandeln; es liegt also jedesmal, da nur der Halter des andern Fahrzeugs haftet, ein Gesamtschuldverhältnis nicht vor; auch kommt es jedesmal nicht zur Anwendung von § 17. Die beiderseitigen Verbindlichkeiten sind daher, selbst wenn sie im selben Prozeß festgesetzt werden, völlig unabhängig voneinander, und es kommt zwischen ihnen nicht zum Ausgleich.

b) Ist einem der beteiligten Halter der Schaden entstanden, z. B. der eine Halter selbst verletzt, so liegt naturgemäß zwischen ihm und dem andern Halter ein Gesamtschuldverhältnis nicht vor, da nur der andere Halter zum Schadensersatz verpflichtet ist. Jedoch hat sich der verletzte Halter ein mitwirkendes Verursachen stets nach den Regeln des § 254, auch wenn der Fall des § 840 Abs. 2 u. 3 gegeben wäre, anrechnen zu lassen; nur das nach der Rechtsordnung zu beachtende mitwirkende Verursachen ist hierbei zu berücksichtigen. — Wird durch den Unfall eines der beiden Kraftfahrzeuge beschädigt, so findet § 17 Abs. 1 Satz 2 ebenfalls meistens Anwendung, nämlich wenn der Halter zugleich auch Verletzter (also meistens Eigentümer) ist. Sind dagegen Halter und Eigentümer verschiedene Personen, so richtet sich der Anspruch des Eigentümers gegen den andern Halter und gegen den Halter des eigenen Fahrzeugs nach den unter I, 5 a gegebenen Regeln, jedoch mit der Änderung, daß nach § 9 KfG. der Eigentümer das Verschulden des befördernden Halters wie sein eigenes zu vertreten hat. Die Ausgleichung findet dann nach den unter I, 5 b ge-

gebenen Regeln statt, also unter Anwendung von § 17 Abs. 1 Satz 1.[2])

2. Halter und Führer.

a) Halter und Führer desselben Fahrzeugs haften einem Dritten gegenüber nach § 840 als Gesamtschuldner. Die Ausgleichung bestimmt sich nach § 426, also meistens nach dem zugrunde liegenden Vertrag; hierbei kommt aber regelmäßig nur ein Verschulden in Betracht (§ 276 BGB.), das der andere Teil dem Schuldigen nachweisen müßte; könnte also der Halter dem Führer ein Verschulden nachweisen, so hätte der Führer den Schaden allein zu tragen; möglich wäre aber auch, daß der Führer dem Halter ein Verschulden nachweisen kann, trotzdem ihm selbst der Nachweis seines Nichtverschuldens nicht gelungen ist; dann könnte der Führer Regreß auf die volle Summe gegen den Halter nehmen. Wollte der Halter wenigstens zum Teil diese Regreßverpflichtung abwenden, so hätte er immer erst dem Führer ein positives Verschulden nachzuweisen, nicht hätte der Führer sein Nichtverschulden nachzuweisen, wie Hoepfel (S. 422) annimmt. Daß dem Verletzten gegenüber der Führer haftet, liegt an der Umkehrung der Beweislast, da der Fall, daß Verschulden oder Nichtverschulden sich nicht feststellen läßt, dem Verletzten gegenüber zu Lasten des Führers geht, dem Halter gegenüber aber zu seinen Gunsten. Es ist daher trotz des Verschuldungsprinzips des § 18 wohl möglich, daß der Führer dem Verletzten als Gesamtschuldner haftet, aber vom Halter vollen Ersatz seiner Auslagen verlangen kann. Kann daher im Innenverhältnis einer dem andern ein

[2]) Hallbauer (bei Gruchot Bd. 54 S. 54) und anschließend Hoepfel (S. 403) will in dem Fall, daß den Halter des beschädigten Fahrzeugs kein Verschulden trifft, dem Halter des andern Fahrzeugs einen Regreß gegen jenen nicht gewähren, weil § 17 voraussetzt, daß der Regreßpflichtige, also der Halter des beschädigten Fahrzeugs, dem Dritten ersatzpflichtig ist, was hier nicht der Fall sei. Wenn vielleicht auch mangels des Verschuldens des Halters des beschädigten Fahrzeugs dieser dem Eigentümer auf Grund des zwischen ihnen bestehenden Vertrages nicht haftet, so doch (und das wird hier offenbar übersehen) auf Grund des § 7 KfG.; er kann sich nicht auf § 8 KfG. berufen (Beförderung der beschädigten Sache durch das Fahrzeug, denn es ist widersinnig, daß das Fahrzeug durch das Fahrzeug befördert wird); der Anwendung des § 17 steht somit nichts entgegen.

Verschulden nachweisen, so kann er damit Regreß auf die volle Summe gegen den andern nehmen, und es bleibt dem andern frei, einredeweise ihm ein eigenes Verschulden vorzuwerfen und zu beweisen. Kann jeder dem andern ein Verschulden nachweisen, so wird der Ausgleich durch § 254 hergestellt. Kann jedoch keiner dem andern ein positives Verschulden nachweisen, so versagen hier die Regeln über Vertrag; es müßte dann der § 254 entsprechend eingreifen, und wenn auch dieser nicht zu einem klaren Ergebnis führt, müßte eine anteilmäßige Verteilung nach § 426 vorgenommen werden.

Zu der entsprechenden Anwendung des § 254 kommt es sofort, wenn zwischen dem Halter und Führer kein Vertragsverhältnis besteht, d. h. eine Abwägung findet nur dann statt, wenn keiner oder jeder dem andern ein Verschulden nachweisen kann; liegt ein Verschulden nur auf einer Seite vor, so haftet dieser allein nach der Regel des § 840 Abs. 2 u. 3. Bei Fehlen eines klaren Ergebnisses gilt wieder die anteilmäßige Haftung.

Ist jedoch der verletzte Dritte durch das Fahrzeug befördert oder beim Betriebe tätig, so haftet der Halter nicht mehr aus dem Kraftfahrzeuggesetz, und damit ist auch die Haftung des Führers ausgeschlossen. Regelmäßig wird aber zwischen dem Halter und dem Beförderten ein Vertrag vorliegen, aus dem der Halter dann bei Vorliegen eines Verschuldens haftet, nicht aber mehr für Gefährdung. Hat nun der Führer dem Fahrgast schuldhafterweise einen Schaden zugefügt, so haftet der Führer ihm aus Delikt; der Halter hat aber nach § 278 BGB. für sein Verschulden einzustehen und haftet aus dem Vertrag; so besteht also eine Mehrheit von Ersatzpflichtigen, ohne daß Einheit des Schuldgrundes gegeben ist. Eine Zweckgemeinschaft liegt nur dann vor, wenn der Führer fahrlässig handelte, denn dann wäre der Zweck sowohl seiner Handlung wie der des Halters die Beförderung gewesen; beide würden also als Gesamtschuldner haften, im Innenverhältnis nach den angegebenen Regeln. Hat der Führer aber vorsätzlich gehandelt, so kann von einer Zweckgemeinschaft nicht mehr die Rede sein, da der Zweck der Handlung, auf die es beim Führer ankommt, die Beschädigung, nicht die Beförderung ist; beide würden also hier nicht als Gesamtschuldner haften (ebenso

I. Senat des Reichsgerichts; and. A. VI. Senat); im Innenverhältnis würde sich hier die Ausgleichung wieder nach dem (meistens vorliegenden) Dienstvertrage richten.

Bestand jedoch zwischen dem Halter und dem Beförderten kein Vertrag, so haftet der Führer allein. Zum Regreß des Führers gegen den Halter fehlt es an jedem gesetzlichen Anhalt. Es könnte für den Verletzten eine Haftung des Halters höchstens aus § 831 BGB. event. (nämlich bei Vertrag zwischen Führer und Halter, ohne daß der Halter den Entlastungsbeweis erbringen kann) in Betracht kommen; dann würde aber im Innenverhältnis der ganze Schaden nach § 840 Abs. 2 allein nur dem Führer zufallen. Möglich wäre aber auch, daß dem Halter selber ein positives Verschulden nachgewiesen werden könnte, z. B. indem er bei der Anstellung des Führers nicht die nötige Sorgfalt angewandt hat; damit hat er eine Ursache zur Schadenszufügung gesetzt; das genügt aber, um ihn selbst nach § 823 verantwortlich erscheinen zu lassen. Zu einem Gesamtschuldverhältnis würde es dann nach § 840 Abs. 1 kommen, und die Ausgleichung fände nach den oben angegebenen Regeln statt.

b) Halter und Führer verschiedener Fahrzeuge haften einem Dritten gegenüber als Gesamtschuldner; die Ausgleichung bestimmt sich nach § 18 Abs. 3 KfG., d. h. stets unter entsprechender Anwendung des § 254 BGB. Die Vorschriften des § 17 finden unter den dort gegebenen Voraussetzungen also auch dann Anwendung, wenn der verletzte Dritte vom Kraftfahrzeug befördert oder beim Betriebe tätig war, also beim Vorliegen eines positiven Verschuldens auf seiten des Führers oder Halters des befördernden Fahrzeugs. Auch bei Vorliegen eines Beförderungsvertrages müßte regelmäßig der Halter nur für Verschulden einstehen. Hätte der Halter des befördernden Fahrzeugs ausnahmsweise eine Haftung ohne Verschulden übernommen, so kann auf das unter den allgemeinen Regeln Gesagte verwiesen werden.

c) Ist der Halter durch den Führer seines eigenen Fahrzeugs, durch das er nicht befördert wurde und bei dessen Betrieb er nicht tätig war, verletzt, so haftet naturgemäß nicht der Halter sich selbst als Schuldner; demgemäß ist auch eine Haftung des Führers nach dem Kraftfahrzeuggesetz nicht begründet: Er haftet

dem Halter nach den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechts, wobei sich der Halter ein eventuelles eigenes Verschulden nach § 254 anrechnen lassen muß. War der Halter selbst durch sein Fahrzeug befördert oder beim Betriebe tätig, so gilt dasselbe. Ebenso wenn nicht der Halter selber, sondern das ihm gehörende Kraftfahrzeug beschädigt wurde. — War der Führer bei einem Unfall seines Automobils verletzt, so wird wieder eine Haftung des Halters wegen § 8 KFG. nicht begründet, es sei denn, daß er nach sonstigen Regeln des bürgerlichen Rechts für den Unfall einzustehen hätte; dann muß der Führer event. § 254 BGB. gegen sich gelten lassen.

d) Ist bei dem durch mehrere Kraftfahrzeuge verursachten Unfall der Halter des einen durch den Führer des andern verletzt, so ist der Führer zum Schadensersatz verpflichtet, jedoch hat sich der Halter ein mitwirkendes Verursachen, soweit es nach der Rechtsordnung Berücksichtigung findet, stets nach den Regeln des § 254 anrechnen zu lassen, auch wenn der Fall des § 840 Abs. 2 u. 3 gegeben ist (§ 18 Abs. 3 KFG.). — Ist bei dem durch mehrere Kraftfahrzeuge verursachten Unfall der Führer selbst verletzt, so braucht er sich bei der Klage gegen den Halter des andern Fahrzeugs die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs nach §§ 8, 18 KFG. nicht anrechnen zu lassen; ein mitwirkendes Verursachen, das nach §§ 18 Abs. 3, 17 KFG. zu beachten wäre, kann vielmehr nur in einem positiven Verschulden des Führers bestehen.

3. Halter (oder Führer) und schuldhaft handelnder Dritter.

a) Ist jemand durch das Zusammenwirken eines Kraftfahrzeugs und eines schuldhaft handelnden Dritten verletzt, so bestimmt sich ihre Haftung sowohl dem Verletzten gegenüber wie auch untereinander nach den Vorschriften über Gesamtschuldverhältnisse. Demnach hat nach den oben angegebenen Regeln der schuldhaft handelnde Dritte, der dem Halter oder Führer ein Verschulden nicht nachweisen kann, unter entsprechender Anwendung des § 840 Abs. 2 u. 3 den Schaden im Innenverhältnis allein zu tragen, eine Regelung, die vom Reichsgericht bestritten wird. Auch wenn der Halter nicht auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes, sondern nur aus dem Beförderungsvertrag haftet, wird

regelmäßig ein Gesamtschuldverhältnis vorliegen, weil der Halter dann nach dem Vertrag für ein Verschulden einzustehen hat, das er dann zugleich nach den §§ 823 f. BGB. zu vertreten hat. Haftet er jedoch vertragsmäßig auch ohne Verschulden, so fehlt es nun an jeglichem gesetzlichen Anhalt, da ja weder Einheit des Schuldgrundes noch Zweckgemeinschaft gegeben ist; der in Anspruch genommene Halter kann sich dem schuldhaften Dritten gegenüber nicht auf § 823 BGB. berufen, da der Dritte nicht ihm gegenüber eins der dort angeführten Rechtsgüter noch ein dingliches Recht verletzt hat; ebenfalls nicht auf § 826, da ersatzberechtigt hiernach nur derjenige ist, gegen den sich die ungesetzliche Handlung unmittelbar richtet; noch auf Geschäftsführung ohne Auftrag, da er eine eigene Verbindlichkeit erfüllt hat; oder auf ungerechtfertigte Bereicherung, da durch die Tilgung einer eigenen Verbindlichkeit nicht ein Dritter auf seine Kosten bereichert sein kann; eine analoge Anwendung von § 255 BGB. ist wohl kaum statthaft.

b) Ist der schuldhaft handelnde Dritte selber verletzt, so hat er sich bei seiner Klage gegen den Halter sein Verschulden nach § 254 BGB. (§ 9 KFG.) anrechnen zu lassen; wieder ist anzunehmen, daß er einen Ersatz dann überhaupt nicht fordern kann, wenn der Halter lediglich wegen Gefährdung, nicht wegen positiver Verschuldung haftet. Nur wenn man, wie wir, in § 840 Abs. 2 u. 3 einen allgemeinen Rechtsgedanken erblickt, wird eine unbillige Verschärfung der Haftung des Automobilhalters gegenüber der Eisenbahn vermieden; denn während diese, falls ihr der Nachweis gelingt, daß der Unfall auf Verschulden des Verletzten beruht, sofort von ihrer ganzen Haftpflicht frei wird, wäre der Halter bei nicht analoger Anwendung von § 840 Abs. 2 u. 3 erst durch den Nachweis frei, daß der Führer alle Sorgfalt angewandt hat und keine Materialfehler oder Betriebsstörungen vorgelegen haben. Man könnte zwar vielleicht aus § 9 KFG. entnehmen, daß es auch in diesem Fall zu einer Abwägung des Verursachens kommen soll; doch würde dies wieder zu einer großen Haftungsverschärfung gegenüber der Eisenbahn führen, während doch gerade eine Haftungsminderung bezweckt war und auch erreicht ist. § 9 KFG. ist also nicht als eine Ausnahme von der Regel des § 840 Abs. 2 u. 3 aufzufassen.

Ist der Halter selber verletzt oder sein Automobil beschädigt, so braucht er sich gemäß dem Grundgedanken des § 840 Abs. 2 u. 3 die bloße Gefährdung nicht anrechnen zu lassen, vielmehr kann es hier zu einer Abwägung der Verursachung nur bei einem auch auf seiner Seite vorliegenden Verschulden kommen.

4. Halter und Tierhalter.

Haftet der Kraftfahrzeughalter neben dem Tierhalter auch nur aus Gefährdung, so könnte er an sich, entgegen RG. Bd. 82 S. 112, diesem gegenüber sich auch auf die Regel des § 840 Abs. 2 u. 3 berufen, so daß in diesem Fall unter entsprechender Anwendung des § 254 der Schadensersatz nach dem vorwiegenden Verursachen verteilt würde; der Tierhalter könnte sich daher auf die Vorschrift des § 840 Abs. 3 nur berufen, wenn der Kraftfahrzeughalter aus Verschulden haftet. Kraft positiver Vorschrift des § 17 KFG. findet nun aber stets eine richterliche Abwägung des vorwiegenden Verursachens statt. — Ist der Kraftfahrzeug- oder der Tierhalter selber der Verletzte, so hätte er sich unter entsprechender Anwendung des § 254 das mitwirkende Verursachen nur dann anrechnen zu lassen, wenn nicht auf der einen Seite Haftung aus Verschulden, auf der andern ohne Verschulden gegeben wäre. Die Gefährdehaftung des verletzten Tierhalters bliebe also dem schuldhaft handelnden Kraftfahrzeughalter gegenüber ohne Beachtung, und ebenso könnte der verletzte Fahrzeughalter, wenn er schuldhaft gehandelt hat, nicht einen Teil des Schadens auf den Tierhalter abwälzen, wohl aber, wenn der Tierhalter dem Fahrzeughalter ein positives Verschulden nicht nachweisen kann. Wieder findet jedoch kraft der positiven Vorschrift des § 17 KFG. eine richterliche Abwägung des vorwiegenden Verursachens in jedem Falle statt.

5. Halter und Eisenbahn.

Ebenso verhält es sich bei einem durch das Zusammenwirken von Kraftfahrzeug und Eisenbahn bewirkten Unfall, d. h. daß § 17 stets Anwendung findet. Zu prüfen ist natürlich auch hier wieder erst, ob auch die Voraussetzungen des § 17 erfüllt sind. Denn möglich ist, daß der vertraglich Haftende ohne ein Ver-

schulden für den Schaden einzustehen hat, also nicht mehr kraft Gesetzes haftet. Z. B. würde dann, wenn das durch die Eisenbahn beförderte Gut durch einen Zusammenstoß zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn beschädigt wurde, das Kraftfahrzeug auf Grund Delikts, die Eisenbahn nur auf Grund des Frachtvertrages, aber nach § 456 HGB. schon ohne ein Verschulden haften. Die Haftung nach § 456 ist keine „gesetzliche", sondern nur eine vertragliche, eine Verschärfung von § 429 HGB. und dieser wieder eine solche von § 276 BGB. § 17 KfG. kann daher keine Anwendung finden, ebenfalls nicht § 840 BGB.; ja es liegt nicht einmal ein Gesamtschuldverhältnis vor, da in diesem Fall von einer Zweckgemeinschaft nicht die Rede sein kann (ebenso I. Zivilsenat des Reichsgerichts, anders VI. Senat). Der Verletzte könnte seinen Schaden dann sowohl gegen die Eisenbahn wie gegen den Kraftfahrzeughalter geltend machen. Wenn er jedoch schon von einem befriedigt ist, wäre wegen Fortfalls des Interesses ein Anspruch gegen den andern ausgeschlossen. Zur Ausgleichung versagen wieder die gewöhnlichen Regeln. Wäre der Halter in Anspruch genommen, so könnte er sich nicht auf § 812, bei dieser Sachlage natürlich auch nicht auf § 823 oder § 826 berufen. Hier kann nur § 255 BGB. helfen. Zu beachten ist aber, daß nach dem Haftpflichtgesetz die Eisenbahn reichsrechtlich nur für Personenschaden auf Grund des Gefährdungsprinzips einzustehen hat; daß Sachschaden nicht mit einbegriffen ist, ist eine aus praktischen Gründen erfolgte Ausnahme vom Gefährdeprinzip. Wird also bei einem Zusammenstoß zwischen Kraftfahrzeug und Straßenbahn das Kraftfahrzeug beschädigt, so kann der Halter, wenn die Straßenbahn kein Verschulden trifft, keinen Ersatzanspruch geltend machen; wird jedoch nur die Straßenbahn beschädigt, so haftet der Halter, da seine Schadensersatzpflicht sich ja mit auf Sachschäden erstreckt; zweifelhaft kann in diesem letztern Fall nur sein, ob unter entsprechender Anwendung des § 254 die Straßenbahn wegen der Gefährlichkeit des Betriebs für einen Teil des Schadens einzustehen hat. Die Frage wäre wohl zu verneinen, da es nicht angängig erscheint, bei Beschädigung der Sache eines Dritten die Eisenbahn nur für Verschulden, jedoch bei der ihrer eignen Sachen auch für Gefährdung einstehen zu lassen. Allerdings entspricht

dies Ergebnis dem Kraftfahrzeughalter gegenüber durchaus nicht der Billigkeit; er hätte nun der Eisenbahn den ganzen Schaden zu ersetzen, obwohl doch gerade seine Haftung geringer als die der Eisenbahn sein sollte (RG. Bd. 58 S. 337; Recht 1911 S. 153).

6. Halter und Gebäudebesitzer.

Ereignet sich ein Automobilunfall unter Mitwirken der Baufälligkeit eines Gebäudes oder Gebäudeteils, so findet § 17 KfG. keine Anwendung. Es gilt daher hier, was oben unter 4. (Halter und Tierhalter) gelten würde, wenn § 17 nicht bestände. Das Reichsgericht (s. RG. Bd. 53 S. 114, Bd. 61 S. 63), das die allgemeine Regel des § 840 Abs. 2 u. 3 nicht anerkennt, würde die Schadenstragung stets dem Halter auferlegen nach § 840 Abs. 3, ein Ergebnis, das zu durchaus ungerechtfertigten Härten führen kann, besonders wenn man bedenkt, daß der Gebäudebesitzer auf Grund eines Schuldvermutens, der Halter aber im wesentlichen auf Grund der Gefährdung haftet, so daß also bei Konkurrenz zwischen Schuldvermuten und Gefährdung der Schaden allein der Gefährdung auferlegt würde.

§ 15.

c) Mitverpflichtete, nicht Gesamtschuldner.

Nicht sind hier ausführlich die Rechtsverhältnisse gewisser Personen zu behandeln, die nicht aus Automobilunfällen, sondern bei Gelegenheit, aus Anlaß von solchen zu bestimmten Leistungen verpflichtet werden können. Das sind Unterhaltspflichtige, öffentlichrechtlich Verpflichtete und Versicherungsgesellschaften. Der Schuldgrund ist bald das Verwandtschaftsverhältnis (regelmäßig zugleich mit Bedürftigkeit des Unterhaltsberechtigten und Leistungsfähigkeit des Unterhaltspflichtigen) oder auch ein Vertrag zur Unterhaltsleistung, bald die Zugehörigkeit zu einem Armenverband oder die Tätigkeit in einem versicherungspflichtigen Betriebe, bald der Versicherungsvertrag. Identität des Schuldgrundes mit dem der aus dem Kraftfahrzeuggesetz entspringenden Verpflichtung ist hier überall nicht gegeben. Auch von einer Zweckgemeinschaft

kann keine Rede sein. Eine solche besteht wohl zwischen mehreren Versicherern (§ 59 VVG.), aber nicht zwischen Versicherer und Haftpflichtigem. Zwischen diesen Mitverpflichteten besteht also kein Gesamtschuldverhältnis, ihre einzelnen Verpflichtungen werden nicht dadurch zusammengefaßt, daß sie einander zur Mitwirkung an der Befriedigung des gemeinschaftlichen Gläubigers verpflichtet sind und gegeneinander Rückgriff nehmen können.

Für die Unterhaltspflicht enthält das Kraftfahrzeuggesetz im § 13 Abs. 2 zusammen mit § 843 Abs. 4 BGB. eine Vorschrift, die dann Anwendung finden soll, wenn neben der Verpflichtung aus dem Kraftfahrzeuggesetz eine Verpflichtung zur Unterhaltsgewährung besteht. Vom Unterhaltsberechtigten wird in den meisten Fällen Bedürftigkeit verlangt, die insoweit nicht anzunehmen ist, als dem Unterhaltsberechtigten ein realisierbarer Anspruch gegen einen aus Delikt Verpflichteten zusteht. Wenn hier also der Unterhaltspflichtige geleistet hat, so kann er vom Haftpflichtigen Ersatz nach den Vorschriften über Geschäftsführung ohne Auftrag oder ungerechtfertigte Bereicherung verlangen. In den Fällen jedoch, daß Unterhalt auch ohne Bedürftigkeit des Unterhaltsberechtigten zu gewähren ist, findet § 843 Abs. 4 entsprechende Anwendung. Im strengen Sinne des Worts gilt dies nur, wenn der Verletzte noch einen Unterhaltsanspruch gegen einen andern tatsächlich hat, also wenn der andere noch nicht geleistet hat. Das Reichsgericht will ihn aber auch dann anwenden, wenn der andere schon den Unterhalt gewährt hat (s. RG. Bd. 65 S. 163; JW. 1907 S. 168) und kommt damit zu einer durchaus unberechtigten Begünstigung des Verletzten. Aus der Vorschrift ist nicht zu entnehmen, daß nun ausdrücklich dem Verletzten zwei nacheinander einklagbare Forderungen zugestanden werden sollten, sondern daß der auf Grund Delikts Haftende sich nicht dem Verletzten gegenüber darauf berufen kann, jener könne sich ja an den Unterhaltspflichtigen halten. Es wird vielmehr nur ausdrücklich hervorgehoben, daß der Deliktschuldner sich nicht die noch bestehende Unterhaltspflicht anrechnen lassen kann. Es ist deshalb anzunehmen, daß dann, wenn der Unterhaltspflichtige den Schaden beseitigt hat, der Anspruch des Verletzten gegen den Deliktschuldner wegen Fortfalls des Interesses erloschen ist. Daß der Unterhaltspflichtige aus Geschäftsführung

ohne Auftrag Rückgriff gegen den Deliktschuldner nehmen kann, ist im Zweifel nicht anzunehmen, denn die Absicht, durch die Aufwendungen nicht seine eigenen Verpflichtungen, sondern die des Deliktschuldners zu erfüllen, muß man unzweideutig ausgedrückt verlangen. Auch kann man nicht so schließen, daß dann, wenn der Unterhaltspflichtige eine eigene Verbindlichkeit erfüllt, der Deliktschuldner auf dessen Kosten ungerechtfertigt bereichert sei; der Versuch des Reichsgerichts im Recht 1909 S. 66, dem Unterhaltspflichtigen ein Rückgriffsrecht aus ungerechtfertigter Bereicherung dadurch zu verschaffen, daß man in den § 843 Abs. 4 BGB. die Subsidiarität der Verpflichtung des Unterhaltspflichtigen gegenüber der des Deliktschuldners hineinlegt, muß großen Zweifeln begegnen (s. RG. Bd. 10 S. 52).

Die öffentlichrechtlich Verpflichteten können regelmäßig den Schaden auf den Haftpflichtigen als denjenigen, der allein den Schaden verursacht hat, abwälzen, und zwar dadurch, daß auf sie kraft Gesetzes der Anspruch des Verletzten gegen den Haftpflichtigen übergeht. Eine mehrfache Geltendmachung des Schadens durch den Verletzten ist daher ausgeschlossen. In Betracht kommt hier vor allem § 62 UWohnG., nach dem der Übergang erst mit der Leistung des Armenverbandes stattfindet, und auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung der § 1542 RVO., nach dem der Übergang schon in dem Zeitpunkte stattfindet, in dem die Verpflichtung des Versicherungsträgers entsteht.

Auf Versicherungen erstreckt sich § 843 Abs. 4 nicht mit, weil die Verpflichtung des Versicherers eine Schadensersatz-, keine Unterhaltsverpflichtung ist. Es braucht auch nicht mehr festgestellt zu werden, daß der Verletzte sich sowohl an den Versicherer wie an den Haftpflichtigen halten kann. Nicht einmal eine Anrechnung der Leistung des einen auf die Verbindlichkeit des andern kann hier in Betracht kommen, weil die Verpflichtung des Versicherers schon vorher bestand und der Unfall nur die Bedingung zur Fälligkeit des Anspruchs setzte, auch der Versicherte zur Erlangung dieses Vorteils seinerseits Aufwendungen hatte machen müssen. Anders würde es jedoch sein, wenn im Versicherungsvertrag der Übergang des Anspruchs gegen den Haftpflichtigen auf den Versicherer ausgemacht wäre. Ein solcher Übergang findet bei der

Schadensversicherung kraft Gesetzes nach § 62 VVG. statt. Nach herrschender Ansicht findet auch dann, wenn ein verletzter Beamter oder Angestellter auf Grund eines Anstellungsverhältnisses eine Pension erhält, eine Anrechnung dieser Pension auf die Verpflichtung des Haftpflichtigen nach den Regeln der compensatio lucri cum damno statt, selbst wenn der Verletzte Einzahlungen in eine Pensionskasse hatte leisten müssen. Denn hier besteht der Schaden des Verletzten nicht in der vollen Höhe des jetzt eingebüßten früheren Einkommens, sondern in dem Einkommen abzüglich der nun gezahlten Pension; selbst bei Einzahlungen in eine Pensionskasse wird angenommen, daß die Pension nicht auf Grund dieser Einzahlungen, sondern des Anstellungsverhältnisses erworben ist, dessen Einnahmen der Verletzte ja durch den Unfall nicht in voller Höhe eingebüßt hat.

§ 16.

6. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten.

Hat der Verletzte ein bei der Entstehung des Schadens mitwirkendes Verursachen zu vertreten, so ermäßigt sich insoweit sein Ersatzanspruch. Bestand dieses Verursachen in einem Verschulden, so wird, wie wir oben gesehen haben, trotz der Vorschrift des § 9 KFG. die allgemeine Regel nicht außer Kraft gesetzt, daß bei einer Verursachungskonkurrenz aus Verschulden und ohne positives Verschulden der Schuldige allein den ganzen Schaden zu tragen hat. Trifft nun aber bei der Entstehung des Schadens nicht den Verletzten selber, sondern seinen Gehilfen ein Verschulden, so ist weder in Literatur noch Judikatur Einigkeit darüber erzielt, welchen Einfluß dieses Verschulden auf den Anspruch des Verletzten hat. Wenn jemand nicht selber, sondern durch seinen Gehilfen einem andern einen Schaden zufügt, so bestehen im Bürgerlichen Gesetzbuch zwei Vorschriften, inwieweit der Herr sich dies anrechnen lassen muß, nämlich die §§ 278 und 831. Bestand demnach zwischen dem Herrn und dem Verletzten ein Vertragsverhältnis, so hat der Herr das Verschulden des Gehilfen bei Erfüllung der Verpflichtung wie sein eigenes zu vertreten; bestand ein solches Verhältnis aber

nicht, so haftet er nur so weit, als vermutet wird, daß ihn bei der Auswahl und Beaufsichtigung ein Verschulden trifft. Die Ähnlichkeit beider Vorschriften ist nur eine äußerliche. Sie beruhen auf durchaus verschiedenen juristischen Gesichtspunkten. Bei der Schaffung des Bürgerlichen Gesetzbuches erschien es angemessen (s. Mot. Bd. 2 S. 29), daß der Geschäftsherr „in seiner Eigenschaft als Schuldner, der zur Leistung verpflichtet ist, sich der Verantwortung für diejenigen nicht entschlagen könne, welche er bei den ihm dem Gläubiger gegenüber obliegenden Handlungen zuzieht; wenn der Schuldner eine Leistung versprochen habe, so erblicke der Verkehr in diesem Versprechen auch die Übernahme einer Garantie für das ordnungsmäßige Verhalten derjenigen, deren Mitwirkung bei der Leistung sich zu bedienen dem Gläubiger ausdrücklich oder stillschweigend gestattet sei". Andererseits „weisen die Mot. Bd. 2 S. 736 das Prinzip, daß, wer zur Verrichtung einer Rechtshandlung oder tatsächlichen Handlung Aufträge erteilt habe, für die von dem Beauftragten in Vollziehung des Auftrages begangenen Delikte grundsätzlich hafte, zurück".

Die bestehende Rechtsordnung steht (ob mit Recht oder nicht, sei unerörtert) auf dem Standpunkt, daß der zwischen der Tätigkeit des Schädigenden und dem Schaden erforderliche Kausalzusammenhang für bestehende Verbindlichkeiten sich daraus ergebe, daß es so angesehen wird, als habe an Stelle des Gehilfen der Schuldner selbst die Verrichtung vorgenommen; außerhalb bestehender Verbindlichkeiten ergibt sich der Kausalzusammenhang aus dem (aus praktischen Gründen erfolgten) vermuteten Verschulden des Herrn bei Anstellung und Überwachung des Gehilfen. Kann der Herr also nachweisen, daß ihn hier kein Verschulden trifft, so fehlt es eben an dem Kausalzusammenhang. — Dieser Kausalzusammenhang zwischen Geschäftsherrn und Gehilfen ist nun aber nicht nur dann gegeben, wenn der Schuldner durch seinen Gehilfen dem Gläubiger die Leistung erbringt oder wenn jemand einem Dritten durch seinen Gehilfen Schaden zufügt, sondern auch wenn der Schuldner dem Gehilfen des Gläubigers die Leistung erbringt oder wenn jemand einem Dritten, der sich eines Gehilfen bedient, Schaden zufügt. Sowohl § 278 wie § 831 behandeln nur den Fall, in dem ein Verschulden des Gehilfen auf seiten des Schädigers

gegeben ist. Aber da ja auch dann, wenn ein Verschulden des Gehilfen auf seiten des Geschädigten gegeben ist, der Kausalzusammenhang zwischen der Tätigkeit des Geschäftsherrn und dem Schaden vorliegt, so ist nicht daran zu zweifeln, daß sowohl § 278 wie § 831 der Ausfluß eines allgemeinen Rechtsgedankens ist und daß dieser auch in den letzteren Fällen Anwendung zu finden hat (ebenso KG. in JW. 1911 S. 806, 8). Hat also bei der Entstehung eines Schadens ein Verschulden des Gehilfen des Verletzten mitgewirkt, so hat der Verletzte dies, falls zur Erfüllung einer zwischen ihm und dem Schädigenden bestehenden Verbindlichkeit erfolgt, stets zu vertreten, bei Fehlen einer solchen Verbindlichkeit nur, soweit sein Schuldvermuten bei Auswahl und Aufsicht des Gehilfen reicht.

Von vielen Seiten (s. Literatur bei Staudinger zu § 254, besonders Przibilla in JW. Bd. 38 S. 182) wurde nun der Versuch gemacht, gestützt auf § 254 Abs. 2 BGB., den Geschäftsherrn für ein mitwirkendes Verschulden seines Gehilfen stets haften zu lassen. Dagegen sprechen sehr gewichtige Bedenken, vor allem die Umgehung des Prinzips des § 831. Der Geschäftsherr hätte nun, ohne daß ein Vertragsverhältnis vorliegt und ohne daß ihn ein Verschulden trifft, für das Verschulden seines Gehilfen einzustehen. Sicherlich setzt die Anstellung zur Geschäftsbesorgung an sich schon eine Ursache zum Schaden, aber doch erst eine so weit entfernt liegende, daß vernünftigerweise nicht damit zu rechnen war, also eine solche Ursache, die für die Rechtsordnung nicht in Betracht käme. Nun sollte der Geschäftsherr für die Handlungen seines Gehilfen haften, ohne daß zwischen seiner eigenen Tätigkeit und dem Schaden ein Kausalzusammenhang bestände. Diese Regelung, die eine Ausnahme von der ganzen bestehenden Rechtsordnung darstellen würde, bedürfte einer ausdrücklichen gesetzlichen Vorschrift, wie eine solche in § 254 Abs. 2 jedenfalls nicht gegeben ist. Diese Regelung würde aber auch, wie RG. Bd. 62 S. 348 sehr richtig hervorhebt, „nicht im Interesse der Billigkeit und Gerechtigkeit liegen, vielmehr eine auffallende Rechtsungleichheit zuungunsten des Beschädigten herbeiführen; denn während auf der Seite des Schädigers für das Gebiet der unerlaubten Handlungen der Geschäftsherr für ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters gar nicht, für die Handlungen und Unterlassungen von „Hilfs-

personen“ nur in den Grenzen des § 831 einzustehen hat, würde der Beschädigte bei einer solchen Anwendung des § 278 im Bereiche der unerlaubten Handlungen für die Versehen aller dieser Personen unbedingt einzutreten haben“. Aber auf entgegengesetztem Standpunkt steht das Reichsgericht in RG. Bd. 62 S. 108, wo es heißt: „Da der § 254 Abs. 2 Satz 2 nicht erkennen läßt, daß die Anwendung des § 278 auf die im Abs. 2 Satz 1 hervorgehobenen Unterlassungen hat beschränkt werden sollen, auch kein Grund ersichtlich ist, weshalb der Einwand des mitwirkenden Verschuldens des Vertreters des Beschädigten nur gegenüber diesen Unterlassungen zugelassen werden dürfe, so ist (zumal da die Eingangsworte des Abs. 2 auf den engen Zusammenhang seiner Bestimmung mit Abs. 1 hinweisen) davon auszugehen, daß die entsprechende Anwendung des § 278 auch für den § 254 Abs. 1 vorgeschrieben ist“. Diese Gründe können als stichhaltig nicht anerkannt werden; es muß vielmehr genügen, daß der Schädiger vom Verletzten voll in Anspruch genommen wird und dann gegen den Vertreter oder die Hilfsperson Rückgriff nehmen kann, deren Verschulden bei der Entstehung des Schadens ursächlich mitgewirkt hat. Dieses Ergebnis, daß der Schädiger zunächst zu zahlen hat und sich nur im Wege des Rückgriffs schadlos halten kann, ist auch durchaus nicht so ungerecht, wie oft behauptet wird. Ist z. B. durch das Zusammenwirken eines Kraftfahrzeugs und des Gehilfen eines andern Wagens einem Dritten ein Schaden zugefügt worden, so hätte der Halter den ganzen Schaden tragen müssen und Rückgriff an dem Gehilfen bezw. dessen Herrn nehmen müssen; das wird doch nicht als ungerecht empfunden. Wird nun aber der Wagen des Herrn selber beschädigt, ohne daß diesen bei der Auswahl und Beaufsichtigung des Gehilfen ein Verschulden trifft, so liegt doch der Fall genau so, und daß der Wagen gerade dem Herrn gehörte, ist doch nur ein Zufall. Jedenfalls scheint es gerechter zu sein, daß der Beschädigte, auch wenn er zufällig der Herr ist, den Schaden vom Halter ganz fordern kann und dieser zusehen muß, wie er sich teilweise am Gehilfen schadlos hält, als wenn der Herr vom Halter den Schaden nur teilweise fordern könnte und nun zusehen müßte, wie er den Rest vom Gehilfen bekommt; denn schließlich hat der Halter den Schaden doch mit

verursacht, während dies beim Herrn so lange nicht der Fall ist, als er bei Auswahl und Aufsicht des Gehilfen es an der genügenden Sorgfalt nicht hat fehlen lassen. Dieses Ergebnis scheint vor allem dann gerechter zu sein, wenn der Gehilfe nicht in der Lage ist, seinen Teil des Schadens zu ersetzen.

Wie kommen nun diejenigen, die unter Berufung auf § 254 Abs. 2 für eine verschärfte Haftung des Herrn für die Handlungen seines Gehilfen eintreten, zu dieser Ansicht? Sie schließen so: Soll der § 278 nur angewandt werden, wenn § 254 Abs. 2 zutrifft, d. h. wenn der Verletzte unterlassen hat, diese seine Pflicht zu erfüllen, auf die Gefahr eines großen Schadens aufmerksam zu machen oder den Schaden abzuwenden oder zu mindern, so hätte es sich nicht verlohnt, das auszusprechen. Denn die Anwendung des § 278 hätte sich von selbst verstanden; die Ausdehnung auf § 254 Abs. 1 entspreche allein der Billigkeit und Gerechtigkeit und dem Zweck des Gesetzes. Dabei wird aber übersehen, daß diese in § 254 Abs. 2 aufgestellte „Pflicht" überhaupt keine Verbindlichkeit im Rechtssinne ist, d. h. daß der Verletzer keinen Anspruch auf eine solche Benachrichtigung hat und nicht darauf klagen könnte. Verpflichtet ist der Verletzte rechtlich zu nichts, nur soll er nicht aus der Beschädigung Kapital schlagen oder stillschweigend zusehen, wie Werte zerstört werden, während er diese Zerstörung verhindern könnte und nach der Ansicht anständiger Menschen verhindern müßte. Diese „Verpflichtung" ist daher immer nur eine moralische, und § 278 kann daher nur entsprechende Anwendung finden, aber auch nur da, wo eine solche moralische Verpflichtung besteht; diese wird behandelt wie eine Verbindlichkeit. Es ist ganz verkehrt, nun daraus den Grundsatz herleiten zu wollen, als hätte der Herr nun für jedes Verschulden seines Gehilfen einzustehen, wenn ihm selbst ein Schaden zugefügt wird. Von einem solchen Zweck ist in den Motiven und Protokollen zum § 254 nichts zu finden, und hätte eine solche Regel aufgestellt werden sollen, so wäre das wohl schon rein äußerlich anders zum Ausdruck gekommen. Es ist zuzugeben, daß bei gewissen Fällen die hier vertretene Ansicht zu Unbilligkeiten führen kann; doch liegt der Grund dafür nicht in der einengenden Anwendung des § 254, sondern in der in § 831 ge-

troffenen Haftungsregelung des Herrn für den Verrichtungsgehilfen. Die von den Anhängern einer erweiterten Anwendung des § 278 vertretene Ansicht stellt sich als ein Versuch dar, die Haftung des Herrn für Handlungen des Dieners über § 831 hinaus festzusetzen. Eine solche Regelung mag de lege ferenda in einzelnen Fällen vielleicht zweckmäßig sein, de lege lata ist sie jedenfalls nicht durchführbar.

Wird ein Kind verletzt, während der Aufsichtspflichtige nicht genügend aufgepaßt hat, so kann dem Kinde dies Verschulden des Aufsichtspflichtigen nicht angerechnet werden. § 254 kann nur Anwendung finden, wenn den Verletzten ein mitwirkendes Verschulden trifft. Von einem solchen Verschulden des Kindes kann aber gar keine Rede sein. § 832 BGB. stellt eine Schuldvermutung für den Aufsichtspflichtigen, nicht für das Kind dar. Vor allem findet im § 832 die Haftung des Aufsichtspflichtigen nur Anwendung, wenn das Kind durch Delikt einem andern einen Schaden zufügt, nicht wenn dem Kinde von einem anderen ein Schaden zugefügt wird. Wollte man behaupten, daß dann, wenn das Kind verletzt ist, das Kind dem Ersatzpflichtigen dadurch einen Schaden zugefügt hat, indem es die Ersatzpflicht begründet hat, und daß dafür der Aufsichtspflichtige einzustehen hat, so wäre das eine Vertauschung von Ursache und Wirkung. Allerdings wird beim Verletztwerden des Kindes ein Vermögensschaden des Ersatzpflichtigen hervorgerufen, aber nicht durch das Verletztwerden, sondern durch die schuldhafte Handlung bezw. durch den gefährlichen Betrieb. Vor allem aber hat das Kind kein „Recht" des Ersatzpflichtigen verletzt. Wird also dem Kinde ein Schaden zugefügt, so finden überhaupt die §§ 832, 840 keine Anwendung. — Hatte der Aufsichtspflichtige dem Kinde Zuwendungen infolge des Unfalls gemacht, so könnte wieder der Aufsichtspflichtige nicht auf Grund der Vorschriften über Delikt vom Ersatzpflichtigen Ersatz seiner Auslagen verlangen, denn der Ersatzpflichtige hat wieder nicht ein Recht des Aufsichtspflichtigen verletzt, sondern nur auf Grund der Vorschriften über Geschäftsführung ohne Auftrag oder der ungerechtfertigten Bereicherung. Oft werden auch die Vorschriften über Konkurrenz zwischen Unterhalts- und Haftpflicht Anwendung zu finden haben.

Auch der Zögling könnte sich im Falle mangelnder Aufsicht nur an den Ersatzpflichtigen halten. Ihm haftet der Aufsichtspflichtige überhaupt nicht. Schon daraus ergibt sich, daß für den § 840 kein Raum ist. Die Ansicht Isaacs (S. 155), daß der Halter gegen den schuldhaften Aufsichtspflichtigen Regreß nehmen könne, ist daher nicht aufrechtzuerhalten, auch nicht aus dem Gesichtspunkte einer ungerechtfertigten Bereicherung; denn wenn der Aufsichtspflichtige überhaupt nicht schadensersatzpflichtig ist, so kann er auch nicht dadurch ungerechtfertigt bereichert sein, daß ein anderer den Schaden tilgt. Die Schadensersatzpflicht des Aufsichtspflichtigen kann auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB. hergeleitet werden, denn die Vorschriften über Aufsicht bezwecken nicht den Schutz eines andern. Wenn das der Fall wäre, so wäre der § 832 überflüssig, zumal er nach seiner Fassung auch nur dem Dritten für vom Kinde zugefügte Schäden, nicht aber das Kind für vom Dritten zugefügte Schäden schützen würde. Erst auf Umwegen hat das Reichsgericht (in RG. Bd. 62 S. 347) einen Rückgriff des Ersatzpflichtigen gegen den Aufsichtspflichtigen dadurch ermöglicht, daß es annahm, die Mutter habe in dem von ihr mit der Eisenbahn geschlossenen Beförderungsvertrag auch eine Verpflichtung zur Beaufsichtigung des Kindes während des Transports der Eisenbahn gegenüber übernommen und dieser dadurch das Recht gegeben, gegen sie ganz oder zum Teil je nach der Abwägung des beiderseitig zu vertretenden Verschuldens nach Maßgabe der §§ 254, 276 Rückgriff zu nehmen. Aber der Regel nach kann sich der Ersatzpflichtige nicht auf eine mangelnde Aufsicht des Aufsichtspflichtigen berufen.

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.